LIST OF AGENTS FOR THE SALE OF TAMIL NADU GOVERNMENT PUBLICATIONS.

IN MADRAS CITY.

1 Account Test Institute, Egmore, Madras-8.
2 The City Book Company, Madras-4.
3 Higginbothams (Private) Limited, Madras-2.
4 P. Varadachary and Company, Madras-1.
5 C. Subbiah Chetty and Company, Madras-5.
6 The Universal Book House, Moore Market, Madras-3.
7 C. Sitharaman and Company, Madras-14.
8 Mohan Pathippagam and Book Depot, Madras-5.
9 C. Venkatesan Chetty and Company, No. 8-C, Pycrofts Road, Madras-5.
10 The South India Saiva Siddhanta Works Publishing Society (Tirunelveli) Limited, Madras-1.
11 The Sangam Publishers, No. 11, Sunkurama Chetty Street, Madras 1.
12 New Century Book House (Private) Limited, Madras 2.
13 Kalaivani Book Centre, No. 1, Ponniamman Koil Street, Egmore, Madras-8.

IN MOFFASIL OF TAMIL NADU

1 A. Venkatasubban & Company, Vellore (North Arcot) District
2 Bharathamatha Book Depot, Thanjavur (Tanjore District).
3 P. V. Nathan & Company, Kumbakonam (Tanjore District)
4 Appar Book Stall, Thanjavur.
5 P. N. Swaminathan and Company, Bazaar Street, Pudukkottai.
6 Palaniappa Brothers, Tiruchirappalli-2.
7 S. R. Subramania Pillai, Tirunelveli Junction.
8 B. Aruldoss, Villupuram (South Arcot District).
9 Vasantham Stores, Booksellers, 9/31, Cross Cut Road, Coimbatore-12.
10 Mercury Book Company, 20, Karuppa Gounder Street, Coimbatore 1.
11 S. M. Jegannatham Book House, 35, Nandhi Koil Street, Tiruchirappalli-1.
12 Ganesh Stores, South Car Street, Sivakasi
13 Mary Martin, Booksellers, Kotagiri (The Nilgiris).
14 A. K. Chandriah Chettiar & Sons, Salem-1
15 Parameswari Book Shop, No. 461, Old Market Street, Salem.
16 Meenakshi Pathipagam, Pudukkottai
17 K. V. Narayana Iyer & Sons, Dindigul, Madurai District.
18 Jayakumari Stores, Nagercoil (Kanyakumari District).
19 Baby Stores, Booksellers, Villupuram (South Arcot District).
20 Dinamani Stores, No. 3/1, Old Post Office Road, Coimbatore-14.
21 Kumaran Book Depot, Booksellers, Erode-1
22 Vela Book Company, No. A, Annaji Rao Street, Erode-1
23 Radhamani Stores, 6-A, Raja Street, Coimbatore-1.
24 Ajantha Book Centre, Salem-1.
25 Sri Vidya, 63, Tennure High Road, Tiruchirappalli-2.
26 Sri Ramavilas Book Shop, 90, Amman Sannathi, Madurai-1.

IN OTHER STATES.

1 Jain Book Agency, New Delhi.
2 International Book House, Trivandrum.
3 The Book Syndicate, Hyderabad-1.
4 Labour Law Publications, Hyderabad.
5 Puthaghalevam, Pondicherry.
6 Prabu Book Service, Gurgaon, Haryana.
7 K. P. Bachi & Company, 286, B.B. Gandhi Street, Calcutta-17.

©
Published under Rules 280 and 283 of the Tamil Nadu Legislative Assembly Rules and printed by the Director of Stationery and Printing Madras.

6B
12-54

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு

சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்

VOL: 29 NO: 2 YEAR: 1990

DATE: 20 April 1990

D
V2 11, 31 N'90
N.90 29.2
213994

வெளியீடு 19–2–1991 Issued 19-2-1991

23 ஏப் 1991
சென்னை - 600 004.

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

OFFICIAL REPORT

வெள்ளிக்கிழமை, ஏப்ரல் 20, 1990 - தொகுதி 29 - எண் 2
Friday, the 20th April, 1990-Volume 29-No. 2

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை-600 009
Legislative Assembly Secretariat, Fort St. George
Madras-600 009

D.
2Ӯ3ɩ'N90
N90. 29.2
213994

[Price Rs. [illegible]

உள்ளடக்கம்.

20—4—1990

TAMIL NADU POLLUTION CONTROL BOARD
LIBRARY
23/4/91
★ MADRAS 4 ★

பக்கங்கள்

வினாக்கள்-விடைகள்—

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள் 177–208

தகவல் கோரல்—

காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை பற்றி நடைபெறும் பேச்சு வார்த்தை குறித்து அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்கள் கூட்டத்தில் அ.இ.அ.தி.மு.க. கலந்து கொள்ளாதது குறித்து 208–210

3. உரிமை மீறல் பிரச்சினை—

17–3–1990 ஆம் நாளன்று அ.இ.அ.தி.மு.க.வினர் வெளி நடப்புச் செய்த பிறகு நிதி நிலை அறிக்கையை முதல்வர் வாசித்தபோது அவையில் எதிர்கட்சித் தலைவரும், துணைத் தலைவரும் அமர்ந்திருப்பதாகத தொலைக் காட்சியில் ஒளிபரப்பப் பெற்றுள்ளது குறித்து—பேரவைத் தலைவரின் தீர்ப்பு .. 211

4. கவன ஈர்ப்பு—

(அ) திருவண்ணாமலை — சம்புவராயர் மாவட்டத்திலும் திண்டிவனம் நகரத்திலும் குடிநீர்ப் பஞ்சம் காரணமாகப் பொதுமக்கள் படும் நிலை குறித்து 212–219

(ஆ) கன்னியாகுமரி மாவட்டம் குறும்பனையில் குடிநீர்ப் பஞ்சத்தால் மக்களிடையே ஏற்பட்டுள்ள பதட்டம் குறித்து .. 219–221

அறிக்கைகள் அளித்தல்—

(அ) பொதுக் கணக்குக் குழு 221

(ஆ) சட்ட விதிகள் ஆய்வுக் குழு 223

பக்கங்கள்

6. மானியக் கோரிக்கைகள், 1990-91—விவாதமும்—வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் 222, 363

(ஆ) கோரிக்கை எண். 33—வீட்டு வசதி .. 223, 364

(இ) கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் 224, 364

(ஈ) கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு .. 365

*மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் 225
திரு. கே.ஏ. செங்கோட்டையன் 226–238
*திரு. கே. சுந்தர் 238–243
திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் 246–258
திரு. ஆ. நடராசன் 258–264
*திரு. செ. நூர்முகமது 264–274
திரு. எம். அப்துல் லத்தீப் 276–287
திரு. இளம்வழுதி 288–297
திரு. பொன். விஜயராகவன் 298–304
*திரு. [illegible]னராஜ் 305–309
திரு. ஒய். வெங்கடேஸ்வர தீட்சிதர் 309–318
திரு. ஜி. பழனிச்சாமி 318–323
*திரு. எச். எம். ராஜு, 324–327
*திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் 327–336
மாண்புமிகு திரு. ச. தங்கவேலு 337–341

7. விதி 110-இன் கீழ் முதலமைச்சரின் அறிக்கை—

காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை குறித்து முதலமைச்சருடன் கர்நாடக முதல்வர் சென்னையில் நடத்திய பேச்சு வார்த்தைகளையொட்டி அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்களின் கூட்டத்தில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் குறித்து .. 243–246

8. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள் .. 365–366

213994
600 008

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை.

சித்திரை 7, பிரமோதூத—திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2021,
1990, ஏப்ரல் 20, வெள்ளிக்கிழமை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் முனைவர் மு. தமிழ்க் குடிமகன் அவர்கள் தலைமையில் காலை 9–00 மணியளவில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :

''புக்கில் அமைந்தின்று கொல்லோ உடம்பினுள்
துச்சில் இருந்த உயிர்க்கு.''

நோய்களுக்கு இடமாகிய உடம்பில் ஒரு மூலையில் குடியிருந்த உயிர்க்கு நிலையாகத் தங்கி வாழ்வதற்கான இல்லம், அதாவது வீடு இதுவரையில் அமையவில்லையோ !

1. வினாக்கள்—விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

பணி மூப்பு அடிப்படையில் கல்வித் துறை அலுவலர்களை நியமிக்கக் கோரிக்கை.

*2325—திரு. செ. நூர்முகமது :

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) பணி மூப்பு அடிப்படையில் பள்ளித் துறை ஆய்வாளர்கள், அறிவியல் ஆய்வாளர், முதன்மைக் கல்வி அலுவலரின் நேர்முக உதவியாளர் ஆகியோரை நியமிக்க வேண்டுமென்ற ஆசிரியர் இயக்கங்களின் கோரிக்கை அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) அவர்களின் கோரிக்கையை ஏற்று பதவி உயர்வு பணி மூப்பு அடிப்படையில் வழங்கப்படுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) : மேற்படி பதவிகள் ஒருங்கிணைந்த பணியமைப்பிலிருந்து மாறுதல் மூலம் நியமனம் செய்யப்படுவதால் அட்பதவிகள் பதவி உயர்வு அடிப்படையில் செய்யப்படுவதில்லை.

திரு. செ. நூர்முகமது : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பள்ளித் துணை ஆய்வாளர்கள், அறிவியல் ஆய்வாளர், முதன்மைக் கல்வி அலுவலரின் நேர்முக

உதவியாளர் போன்ற பதவிகளை வகிப்பவர்களுக்கு அதிகமான சம்பள உயர்வுடன் கூடிய பதவி உயர்வு இல்லையென்றாலும்கூட, அவை தனி விசேஷமான பதவிகள் என்கின்ற வகையில், ஆசிரியர்களாக இருப்பவர்கள் பணி மூப்பு அடிப்படையில் தங்களுக்கு அந்தப் பதவி உயர்வுகள் வழங்க வேண்டும் அல்லது அந்தப் பதவிகள் வழங்கவேண்டும் என்று நீண்டகாலமாகக் கோரி வருகிறார்கள். எனவே, இது ஒரு தனித் தொகுப்பான பதவி உயர்வு இல்லையென்றாலும்கூட அவர்களுடைய அந்த நியாயமான கோரிக்கையை அரசு பரிவுடன் பரிசீலிக்குமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன்: தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பணிகளுக்கான தகுதியும், ஆசிரியர் பணி ஆற்றுவதற்கான தகுதியும் இரண்டும் ஒன்றுதான். பல ஆயிரக்கணக்கான ஆசிரியர்களும் அந்த உரிமை பெற்றவர்களாகத்தான் இன்றைக்கு இருக்கிறார்கள். எனவே, அவர்களுக்கிடையில் ஏறத்தாழ சுழற்சி முறையில், மூன்றாண்டு, ஐந்தாண்டு என்ற அளவிற்கு ஒவ்வொருவராக மாறி அந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பு வழங்கப்படுகிறது. இருந்தாலும், நிர்வாகப் பணியை ஆற்றுவதற்கு யாருக்குச் சற்று அதிகத் திறன் இருக்கிறது என்பதை மேலே உள்ளவர்கள்—மேல் அதிகாரிகள்—தீர்மானித்து அவர்களை அந்தப் பொறுப்புக்களிலே அமர்த்துகிறார்கள். இது வாய்ப்புக்களைத் தடுக்கக்கூடாது என்ற அடிப்படையிலேயம், பணி திறமையாக நடைபெறவேண்டும் என்ற நோக்கத்திலேயும், ஓரளவு சுழற்சி முறையிலே பலருக்கு வாய்ப்பளிக்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்திலேயும் நடைபெறுகிற காரணத்தால், இவற்றைத் தனியாக ஒரு அந்தஸ்துடைய பதவியாக மாற்றுவது அவ்வளவு பொருத்தமல்ல.

திரு. செ. நூர்முகமது: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு கல்வியமைச்சர் அவர்கள் பதில் அளிக்கின்றபோது, சுழற்சி முறையில் பலருக்கும் பயன் கொடுக்கின்ற வகையில் இந்தப் பதவியில் அமர்த்தப்படுகிறார்கள் என்ற தகவலைச் சொன்னார்கள். அது நல்ல ஒரு முடிவுதான். அப்படி சுழற்சி முறையிலே ஆசிரியர்கள் அந்தப் பதவியிலே அமர்த்தப்படுகின்ற நேரத்திலாவது பணி மூப்பின் அடிப்படையிலே அந்த சுழற்சி முறையில் நாம் தொடர்ந்து பலருக்கு அந்தப் பதவி வாய்ப்பைக் கொடுப்போமேயானால், தேவையற்ற மனத் தாங்கலும், ஏதோ பாரபட்சமாக நடந்தது போன்ற மனக் குறையும் ஆசிரியர்கள் மத்தியிலே ஏற்பட்டு, அரசின் மேல் ஒரு தவறான எண்ணம் ஏற்படாதிருக்க வாய்ப்பு ஏற்படும். எனவே, சுழற்சி முறையில் பதவி உயர்வு அளிக்கின்றபோதாவது கறாராக சீனியாரிட்டி என்கின்ற பணி மூப்பு அடிப்படையிலே அப்பதவிகள் அளிக்கப்படுமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

1990 ஏப்ரல் 20]

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இதற்குப் பணி மூப்பு ஒன்றையே அடிப்படையாக வைத்துச் செய்ய முடியாது. ஏனென்றால் பணி மூப்பு அதிகமாக இருந்து அவர்களுக்கும் மூப்பு அதிகமாக இருந்தால் இந்தப் பணியை அவர்கள் நிறைவேற்றுவது மிகக் கடினம். எனவே, இது அவர்களுக்கு மேலுள்ள அதிகாரிகளுக்குப் பதில் சொல்ல வேண்டிய ஒரு இடமாக, நிர்வாகப் பொறுப்பாக சற்று வேலைப்பளு உடையதாக இருக்கிற காரணத்தால் அதற்கான ஆர்வம், ஊக்கமுடையவர்களைத்தான் அந்தப் பொறுப்பிலே அமர்த்தவேண்டும் என்பது அரசினுடைய நோக்கம்.

9-05 மணி

திரு. கோ. பூவராகன் : மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் சுழற்சி முறையிலே மூன்று ஆண்டுக்கு ஒரு முறை அந்த மாறுதல் ஏற்பாடு செய்வதாக இருக்கின்றோம் என்று சொன்னார்கள். அது வரவேற்கக் கூடிய ஒன்று. ஏற்கெனவே 10, 12 ஆண்டுகளாக அந்த ஆய்வாளர் துறையிலே பணியாற்றுகின்றவர்கள் திரும்பவும் ஆசிரியர் பணிக்கு மாற்றப்பட்டால், அந்த ஆசிரியர் பணியை அவர்களால் செவ்வனே செய்ய முடியும் என்று அவர்கள் கருதுகிறார்களா? அவர்களுக்காவது ஒரு தனிச் சலுகை அளித்து நிரந்தரமாக அவர்கள் இருக்கின்ற வரையிலே அந்த ஆய்வாளர்கள் பொறுப்பிலே இருப்பதற்கு அரசாங்கம் உத்திரவிடுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, மூன்றாண்டு என்று நான் சொன்னது, மூன்றாண்டோ, 5 ஆண்டோ, ஆறு ஆண்டோ, அந்த விவரத்தில் சற்றுத் தெளிவான கருத்தை என்னால் சொல்லமுடியவில்லை. ஆனால் ஒன்று, இந்தப் பணியிலே உள்ள சிலர் அவர்களை அறிந்தோ அறியாமலோ ஒருவிதமான தனிச் செல்வாக்கு செலுத்த ஆரம்பித்து விடுகிறார்கள். அந்தத் தனிச் செல்வாக்கு மேலே உள்ள அதிகாரிகளையும் கூடத் தங்கள் நோக்கத்திற்கு இசைய வைத்து விடுகிறது. எனவே, அவர்கள் அவ்வப்போது மாற்றப்படுகிறார்கள். இந்த வாய்ப்பும், உரிமையும் நிர்வாகத்திற்காகத் தேவைப்படுகிறது.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பள்ளித் துணை ஆய்வாளர்களாக சீனியர்-மோஸ்ட் செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்களைப் பதவி உயர்வு செய்வதாக இந்த அரசு முன்பே முடிவு எடுத்து அறிவித்ததாக நான் அறிகிறேன். இது பற்றி அரசு என்ன முடிவை எடுத்திருக்கிறது? விரைவில் ஆணை பிறப்பிக்கப்படுமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, அந்தக் கேள்விக்கான விடை இப்போது என்னிடத்திலே இல்லை.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்படிப்பட்ட பதவிகளையெல்லாம் சுழற்சி முறையிலே நிரப்பிக் கொண்டிருந்தால் நிரந்தரமாக இந்தப் பதவிகளுக்குப் பொறுப்பு கொடுப்பது எப்போது? அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் வராமலே போய்விடுமே. அதற்கு ஏதாவது அரசின் ஏற்பாடு உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, யாருடைய பணியும் நிரந்தரம் இல்லை. அதுவும் ஒரு குறிப்பிட்ட பொறுப்பிலேயே இருக்கவேண்டும் என்று கருதினால் அது தவறு. கல்வித் துறையினைப் பொறுத்தவரையில் ஆசிரியர் பணியும், ஆசிரியர்களைப் பற்றிய பிரச்சினைகளைக் கவனிக்கிற பணியும் இரண்டும் interlinked—ஏறத்தாழ இரண்டும் தொடர்புடைய பணியாக ஒன்றோடொன்று உறவுடைய பணியாகத்தான் இருக்கிறது. இது அவர்களுக்கிடையிலே, ஒரு சங்கத்தினுடைய, தலைவர், செயலாளர் தேர்ந்தெடுக்கப்படுகின்றபோது, ஒவ்வொருவராக மாறித் தேர்ந்தெடுக்கப்படுவதற்கு வாய்ப்பு இருப்பதைப்போல, அவர்களிடையிலும் இதற்கான ஆர்வம் உடையவர்கள் இடம் பெறுவதற்கான வழி, வாய்ப்பு இருக்கத்தான் வேண்டும்.

அரசு உயர்நிலைப் பள்ளி.

*3341—திரு. சி. கோவிந்தசாமி :

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

கோவை மாவட்டம், திருப்பூரில் உள்ள வேலம்பாளையம் பேரூராட்சியில் அரசு உயர்நிலைப் பள்ளி அமைக்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே,

இல்லை.

திரு சி. கோவிந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சுமார் 30,000-க்கும் அதிகமான மக்கள் வசிக்கக்கூடிய அந்த வேலம்பாளையம் பேரூராட்சிப் பகுதியிலிருந்து, அங்கே இருக்கக்கூடிய மாணவர்கள் 5, 6 கிலோ மீட்டர் தூரமுள்ள திருப்பூர் நகருக்குத்தான் உயர்நிலைப் பள்ளிக்கோ, மேல் நிலைப் பள்ளிக்கோ வரவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, அங்கு ஒரு உயர்நிலைப் பள்ளி உருவாக்க அரசு இனியாகிலும் முயற்சிக்குமா?

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்படிப்பட்ட பதவிகளையெல்லாம் சுழற்சி முறையிலே நிரப்பிக் கொண்டிருந்தால் நிரந்தரமாக இந்தப் பதவிகளுக்குப் பொறுப்பு கொடுப்பது எப்போது? அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் வராமலே போய்விடுமே. அதற்கு ஏதாவது அரசின் ஏற்பாடு உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, யாருடைய பணியும் நிரந்தரம் இல்லை. அதுவும் ஒரு குறிப்பிட்ட பொறுப்பிலேயே இருக்கவேண்டும் என்று கருதினால் அது தவறு. கல்வித் துறையினைப் பொறுத்தவரையில் ஆசிரியர் பணியும், ஆசிரியர்களைப் பற்றிய பிரச்சினைகளைக் கவனிக்கிற பணியும் இரண்டும் interlinked—ஏறத்தாழ இரண்டும் தொடர்புடைய பணியாக ஒன்றோடொன்று உறவுடைய பணியாகத்தான் இருக்கிறது. இது அவர்களுக்கிடையிலே, ஒரு சங்கத்தினுடைய, தலைவர், செயலாளர் தேர்ந்தெடுக்கப்படுகின்றபோது, ஒவ்வொருவராக மாறித் தேர்ந்தெடுக்கப்படுவதற்கு வாய்ப்பு இருப்பதைப்போல, அவர்களிடையிலும் இதற்கான ஆர்வம் உடையவர்கள் இடம் பெறுவதற்கான வழி, வாய்ப்பு இருக்கத்தான் வேண்டும்.

அரசு உயர்நிலைப் பள்ளி.

*3341—திரு. சி. கோவிந்தசாமி :

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

கோவை மாவட்டம், திருப்பூரில் உள்ள வேலம்பாளையம் பேரூராட்சியில் அரசு உயர்நிலைப் பள்ளி அமைக்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே,

இல்லை.

திரு சி. கோவிந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சுமார் 30,000-க்கும் அதிகமான மக்கள் வசிக்கக்கூடிய அந்த வேலம்பாளையம் பேரூராட்சிப் பகுதியிலிருந்து, அங்கே இருக்கக்கூடிய மாணவர்கள் 5, 6 கிலோ மீட்டர் தூரமுள்ள திருப்பூர் நகருக்குத்தான் உயர்நிலைப் பள்ளிக்கோ, மேல் நிலைப் பள்ளிக்கோ வரவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, அங்கு ஒரு உயர்நிலைப் பள்ளி உருவாக்க அரசு இனியாகிலும் முயற்சிக்குமா?

1990 ஏப்ரல் 20]

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன்: தலைவர் அவர்களே, அந்த வட்டாரத்திலே இருந்து பல நடுநிலைப்பள்ளிகள், உயர்நிலைப் பள்ளிகளாக்கப்படவேண்டும் என்று கேட்டு இருக்கிறார்கள். பல நடுநிலைப்பள்ளிகள் அவ்வாறு கேட்கிற போது நடுநிலையாக முடிவு எடுக்கமுடியாத காரணத்தால், இதுபற்றி இப்போது அரசாங்கம் தீர்மானிக்க முடியவில்லை.

திரு. சி. கோவிந்தசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த உயர்நிலைப் பள்ளிக்கான இடத்திற்காக 5 ஏக்கர் நிலமும் அதற்குரிய நன்கொடையும் கூட செலுத்தி இருப்பதாகப் பேரூராட்சியிலிருந்து தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இருக்கிறபோது, அந்த வேலம்பாளையம் பேரூராட்சிப் பகுதிக்குள் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல் இருக்காது என்று கருதுகிறேன். ஆகவே, இந்தப் பகுதிக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து அங்கே ஒரு உயர்நிலைப்பள்ளி தொடங்க அரசு முயற்சிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன்: தலைவர் அவர்களே, முதலிலேயே முன்னுரிமையைக் கொடுத்துவிட்டால், அதற்குப் பின்னால் மற்றவர்களுடைய உரிமை பாதிக்கப்படும். எனவே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இது பற்றி ஏதேனும் விளக்கம் தந்து அரசினுடைய இந்தத் துறை கவனிக்கவேண்டும் என்று விரும்புவார்களேயானால், விவரத்தை அனுப்பச் செய்தால், அதற்காக உள்ள உயர்மட்டக் குழு அந்தப் பள்ளிக் கூடத்தையும் பரிசீலிக்கும், அதுபோலவே பக்கத்திலே உள்ள வேறு பல பள்ளி நிர்வாகிகளும் கேட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களையும் பரிசீலித்து எதற்கு அதிக வாய்ப்பு தரவேண்டுமோ, அந்த அடிப்படையிலே முடிவு எடுக்க முடியும்.

அகவை முதிர்ந்த தமிழறிஞர்களுக்கு வழங்கப்பட்டு வரும் உதவிப் பணம்.

*5603—திரு. சா. கணேசன்:

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா:

அகவை முதிர்ந்த தமிழறிஞர்களுக்கு வழங்கப்பட்டு வரும் உதவிப் பணம் ரூ. 250 என்றிருப்பதை ரூ. 400 ஆக உயர்த்தும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன்: தலைவர் அவர்களே, கேள்வியைப் பொறுத்து விடை, 'இல்லை' என்பதுதான் என்றாலும் அகவை முதிர்ந்த தமிழறிஞர்களுக்கு 350 ரூபாய் அளவிற்கு அவர்களுக்கு வழங்கப்படுகிற உதவித் தொகையை அதிகப்படுத்த அரசு முன் வந்துள்ளது.

1990 ஏப்ரல் 20]

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன்: தலைவர் அவர்களே, அந்த வட்டாரத்திலே இருந்து பல நடுநிலைப்பள்ளிகள், உயர்நிலைப் பள்ளிகளாக்கப்படவேண்டும் என்று கேட்டு இருக்கிறார்கள். பல நடுநிலைப்பள்ளிகள் அவ்வாறு கேட்கிற போது நடுநிலையாக முடிவு எடுக்கமுடியாத காரணத்தால், இதுபற்றி இப்போது அரசாங்கம் தீர்மானிக்க முடியவில்லை.

திரு. சி. கோவிந்தசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த உயர்நிலைப் பள்ளிக்கான இடத்திற்காக 5 ஏக்கர் நிலமும் அதற்குரிய நன்கொடையும் கூட செலுத்தி இருப்பதாகப் பேரூராட்சியிலிருந்து தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இருக்கிறபோது, அந்த வேலம்பாளையம் பேரூராட்சிப் பகுதிக்குள் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல் இருக்காது என்று கருதுகிறேன். ஆகவே, இந்தப் பகுதிக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து அங்கே ஒரு உயர்நிலைப்பள்ளி தொடங்க அரசு முயற்சிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, முதலிலேயே முன்னுரிமையைக் கொடுத்துவிட்டால், அதற்குப் பின்னால் மற்றவர்களுடைய உரிமை பாதிக்கப்படும். எனவே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இது பற்றி ஏதேனும் விளக்கம் தந்து அரசினுடைய இந்தத் துறை கவனிக்கவேண்டும் என்று விரும்புவார்களேயானால், விவரத்தை அனுப்பச் செய்தால், அதற்காக உள்ள உயர்மட்டக் குழு அந்தப் பள்ளிக் கூடத்தையும் பரிசீலிக்கும், அதுபோலவே பக்கத்திலே உள்ள வேறு பல பள்ளி நிர்வாகிகளும் கேட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களையும் பரிசீலித்து எதற்கு அதிக வாய்ப்பு தரவேண்டுமோ, அந்த அடிப்படையிலே முடிவு எடுக்க முடியும்.

அகவை முதிர்ந்த தமிழறிஞர்களுக்கு வழங்கப்பட்டு வரும் உதவிப் பணம்.

*5603—திரு. சா. கணேசன் :

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

அகவை முதிர்ந்த தமிழறிஞர்களுக்கு வழங்கப்பட்டு வரும் உதவிப் பணம் ரூ. 250 என்றிருப்பதை ரூ. 400 ஆக உயர்த்தும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, கேள்வியைப் பொறுத்து விடை, 'இல்லை' என்பதுதான் என்றாலும் அகவை முதிர்ந்த தமிழறிஞர்களுக்கு 350 ரூபாய் அளவிற்கு அவர்களுக்கு வழங்கப்படுகிற உதவித் தொகையை அதிகப்படுத்த அரசு முன் வந்துள்ளது.

[1990 ஏப்ரல் 20

திரு. சா. கணேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அகவை முதிர்ந்த தமிழ் அறிஞர்களுக்கும், விடுதலை வீரர்கள், தமிழ் காத்தோர் ஆகியோருக்கும் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இலவசமாகப் பயணம் செய்யும் திட்டம் விரிவுபடுத்தப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

9.10 மணி

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது கல்வி அமைச்சர் அவர்களிடம் கேட்கவேண்டிய கேள்வி தானா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது பற்றிய விடையை இப்போது தரக் கூடிய நிலையில் இல்லை. (குறிக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. சா. கணேசன் அவர்களுக்குத் தொடர்ந்து தேவையில்லை. ஏனென்றால், ஏற்கனவே இது சட்டமுன்வடிவில் வந்திருக்கிறது.

வினா எண். 1396 எடுத்துக் கொள்வதற்கு மாறாக, நம்முடைய முன் வரிசையிலுள்ள அமைச்சர்களின் ஒப்புதலோடு, இப்போது வினா எண் 2357 எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிறது.

சுற்றுலாத் துறை மூலம் சொகுசுப் பேருந்து.

*2357—திரு. ஏ. செங்குட்டுவன் :

மாண்புமிகு இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) பூம்புகார் கண்ணகி கோட்டம், தரங்கம்பாடியில் அமைந்துள்ள டேனிஸ் கோட்டை, தேரழுந்தூரில் அமைந்துள்ள கம்பர் கோட்டம் இம் மூன்றையும் இணைக்க சுற்றுலாத்துறை மூலம் சொகுசுப் பேருந்து விடும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது விடப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) தற்போது இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்வி எழவில்லை.

திரு. சா. கணேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அகவை முதிர்ந்த தமிழ் அறிஞர்களுக்கும், விடுதலை வீரர்கள், தமிழ் காத்தோர் ஆகியோருக்கும் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இலவசமாகப் பயணம் செய்யும் திட்டம் விரிவுபடுத்தப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

9.10 மணி

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது கல்வி அமைச்சர் அவர்களிடம் கேட்கவேண்டிய கேள்வி தானா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது பற்றிய விடையை இப்போது தரக் கூடிய நிலையில் இல்லை. (குறிக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. சா. கணேசன் அவர்களுக்குத் தொடர்ந்து தேவையில்லை. ஏனென்றால், ஏற்கனவே இது சட்டமுன்வடிவில் வந்திருக்கிறது.

வினா எண். 1396 எடுத்துக் கொள்வதற்கு மாறாக, நம்முடைய முன் வரிசையிலுள்ள அமைச்சர்களின் ஒப்புதலோடு, இப்போது வினா எண் 2357 எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிறது.

சுற்றுலாத் துறை மூலம் சொகுசுப் பேருந்து.

*2357—திரு. ஏ. செங்குட்டுவன் :

மாண்புமிகு இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) பூம்புகார் கண்ணகி கோட்டம், தரங்கம்பாடியில் அமைந்துள்ள டேனிஸ் கோட்டை, தேரழுந்தூரில் அமைந்துள்ள கம்பர் கோட்டம் இம் மூன்றையும் இணைக்க சுற்றுலாத்துறை மூலம் சொகுசுப் பேருந்து விடும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது விடப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) தற்போது இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்வி எழவில்லை.

1990 ஏப்ரல் 20]

திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பூம்புகார் கண்ணகிக் கோட்டத்தைப் போல கவி சக்கரவர்த்தி கம்பர் பிறந்த தேரழுந்தூரில் கம்பர் கோட்டம் அமைக்கப்பட்டுள்ளதை, மாண்புமிகு அறநிலையத்துறை அமைச்சர் அவர்களும் வருகை தந்து பார்வையிட்டார்கள். பூம்புகார் கண்ணகிக் கோட்டத்தைப் பார்வையிட்டு, ஏராளமான சுற்றுலாப் பயணிகள், கம்பர் கோட்டத்தைக் காண வருகிறார்கள். ஆகவே, தேரழுந்தூரை சுற்றுலா மையமாக ஆக்கி, பூம்புகார், தரங்கம்பாடி, தேரழுந்தூர், கும்பகோணம், தஞ்சாவூர், கல்லணை வரையில், சுற்றுலா பேருந்துகள் விடுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வாரா என்பதை தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதிப்புமிக்க உறுப்பினருடைய யோசனையை ஏற்றுக் கொண்டு, தஞ்சாவூரிலிருந்தும், அதேபோல், கும்பகோணத்திலிருந்தும் சில சுற்றுலா வசதிகளைச் செய்ய இருக்கிறோம். ஆகவே, கும்பகோணத்திலிருந்து கம்பர் கோட்டம், பூம்புகார், தரங்கம்பாடி, கல்லணை ஆகிய இடங்களுக்குப் பேருந்துகள் விடுவதற்கு வசதி செய்து தரப்படும்.

திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கம்பர் பிறந்த தேரழுந்தூரை, சுற்றுலா மையமாக ஆக்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா? அமைச்சர் அவர்கள் அதற்கு ஆவன செய்வார்களா என்பதை தங்கள் மூலமாகத் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நானும் அந்தக் கம்பர் கோட்டம் இருக்கின்ற இடத்தைப் பார்த்திருக்கிறேன். ஏராளமான பயணிகள் அங்கே வருகின்ற காரணத்தினால், சுற்றுலா துறையின் மூலமாக 'way side facility' என்று சொல்லப்படுகிறதே அந்த அறைகளோடு, 'ரெஸ்டாரெண்ட்' வசதியோடு இருக்கக் கூடிய வசதிகளை—சுற்றுலா வசதிகளை—அங்கே செய்து தருவதற்கு பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வருகின்றது.

9–15 மணி

திரு. எம். முகமது சித்திக் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சுற்றுலா துறையின் மூலமாக, சொகுசு பேருந்துகள் இந்த சுற்றுலா இடங்களுக்கு, தற்போது இந்த இடங்களுக்கு இல்லாவிட்டாலும் கூட, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக, மக்கள் வந்து போகும் வண்ணம், ஏற்பாடு செய்யப்படுமா? அதோடு, பூம்புகார் கார்ப்பரேஷன் மூலமாக விடப்படும் கப்பல், கடலூர் வரை விஸ்தரிக்கப்படுவதாக சொல்லப்படுகிறது; அந்தச் சுற்றுலா மையத்திற்கு அந்தக் கப்பல் விடுவதற்கு அரசிடம் திட்டம் உள்ளதா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய வேண்டு கோள் பரிசீலிக்கப்படும்.

வழிகாட்டிகள் நியமனம்.

*5211—திரு. இரா. சாமிநாதன் :

மாண்புமிகு இந்துசமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) மதுரை நகருக்கு வரும் வெளிநாட்டு சுற்றுலாப் பயணிகளின் நலனை முன்னிட்டு முகவர் உரிமை பெற்ற வழி காட்டிகள் நியமிக்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ): மதுரை நகருக்கு வரும் வெளிநாட்டு சுற்றுலா பயணிகளுக்கு வழிகாட்டுவதற்காக அரசு அங்கீகாரம் பெற்ற வழிகாட்டிகள் ஏற்கனவே நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். மேலும் 1990-91-ல் 5 வழிகாட்டிகள்—ஒரு இடத்திற்கு 5 வழிகாட்டிகளாக, ஆக மொத்தம் 30 வழிகாட்டிகள் நியமிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

திரு. இரா. சாமிநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதேபோல் தமிழ்நாட்டில், அனைத்துக் கோயில் களிலும் பின்பற்றப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எங்கெங்கு வெளிநாட்டுப் பயணிகள் ஆர் வம் காட்டுகிறார்களோ அங்கே இருக்கின்ற சிற்பக் கலைகளைப் பார்ப்பதற்கு—குறிப்பாக, திருச்சியிலே இருக்கக் கூடிய கோயில்களில், மலைக் கோயில்கள் இருக்கின்றன; அங்கே இருக் கக்கூடிய சிற்பக் கலைகளில் ஆர்வம் காட்டுகிறார்கள்: அதைப் போன்ற இடங்களிலே வழிக்காட்டிகள் நியமிக்கப்படுவார்கள்.

திரு. இரா. சாமிநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசாங்கம் வழங்கி இருக்கின்ற முகவர் உரிமை பெற்று வழிகாட்டியாக இருக்கக் கூடியவர்களுக்கு ஏதும் படிப்புத் தகுதி வரையறுக்கப்பட்டிருக்கிறதா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய வேண்டு கோள் பரிசீலிக்கப்படும்.

வழிகாட்டிகள் நியமனம்.

*5211—திரு. இரா. சாமிநாதன் :

மாண்புமிகு இந்துசமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) மதுரை நகருக்கு வரும் வெளிநாட்டு சுற்றுலாப் பயணிகளின் நலனை முன்னிட்டு முகவர் உரிமை பெற்ற வழி காட்டிகள் நியமிக்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ): மதுரை நகருக்கு வரும் வெளிநாட்டு சுற்றுலா பயணிகளுக்கு வழிகாட்டுவதற்காக அரசு அங்கீகாரம் பெற்ற வழிகாட்டிகள் ஏற்கனவே நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். மேலும் 1990-91-ல் 5 வழிகாட்டிகள்—ஒரு இடத்திற்கு 5 வழிகாட்டிகளாக, ஆக மொத்தம் 30 வழிகாட்டிகள் நியமிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

திரு. இரா. சாமிநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதேபோல் தமிழ்நாட்டில், அனைத்துக் கோயில் களிலும் பின்பற்றப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எங்கெங்கு வெளிநாட்டுப் பயணிகள் ஆர் வம் காட்டுகிறார்களோ அங்கே இருக்கின்ற சிற்பக் கலைகளைப் பார்ப்பதற்கு—குறிப்பாக, திருச்சியிலே இருக்கக் கூடிய கோயில்களில், மலைக் கோயில்கள் இருக்கின்றன; அங்கே இருக் கக்கூடிய சிற்பக் கலைகளில் ஆர்வம் காட்டுகிறார்கள்: அதைப் போன்ற இடங்களிலே வழிக்காட்டிகள் நியமிக்கப்படுவார்கள்.

திரு. இரா. சாமிநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசாங்கம் வழங்கி இருக்கின்ற முகவர் உரிமை பெற்று வழிகாட்டியாக இருக்கக் கூடியவர்களுக்கு ஏதும் படிப்புத் தகுதி வரையறுக்கப்பட்டிருக்கிறதா என அறிய விரும்புகிறேன்.

1990 ஏப்ரல் 20]

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ் தவிர வேறு சிலமொழிகள்— இந்தி, ஆங்கிலம் போன்ற மொழிகள் தெரிந்தவர்கள் இப்படிப் பட்ட வழிகாட்டிகளாக ஆவதற்கு பயிறசி தரப்பட்டு, அவர்கள் நியமிக்கப்படுகிறார்கள்.

திரு. அ. லெ. சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் குறிப்பதைப் போல, 'கெய்டு' என்றால், அவர்களுக்கு எந்தக் கல்வித் தகுதியும் இல்லாத நிலை இப்போது இருக்கிறது. பிளஸ் டூ படிக்கின்றவர்களுக்கு 'வொகேஷனல் கோர்ஸ்' (Vocational Course) என்றிருக்கிறது, 'டிரெஸ் மேக்கிங்' என்பது இப்போது பாடமாக இருப்பதைப் போல, 'கெய்டு' என்பதையும் பிளஸ் டு-விலே பாடமாக வைத்து, தமிழ் கலாச்சாரம் பல்வேறு சுற்றுலா இடங்களின் வரலாறு பல மொழிகள் கற்றுவித்து, அதிலே தேர்வெழுதி தேறியவர்களுக்கு முன்னுரிமை தரக்கூடிய அளவிற்கு, பயிற்சி தரப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பிளஸ் டூ-விலே மட்டுமல்ல; இன்னும் சொல்ல வேண்டுமானால், பட்டப்படிப்பிலே கூட, இப்படிப் பட்ட சில பாடங்களைப் புகுத்தி, பட்டம் பெற்றவர்களையே இதற்கு நியமித்தால், இன்னும் நன்றாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஏற்கனவே, சுற்றுலா ஒரு பாடமாக இருக்கிறது "Tourism" என்று.

திரு. ஏ. சி. தயாளன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வெளிநாட்டுப் பயணிகளுக்கு வழிகாட்டிகளாக வருகின்றவர்கள், அந்த ஸ்தலத்தைப் பற்றிய அறிவு அவர்களுக்கு இருக்க வேண்டும் என்பது மிக முக்கியமான ஒன்று. ஏனென்று சொன்னால், சில இடங்களில் தகவல்களை மாற்றி சொல்கின்ற சூழ்நிலை இருக்கின்ற காரணத்தால், ஸ்தலத்தைப் பற்றிய அறிவு உள்ளவர்களையே அந்தந்த இடங்களுக்கு நியமிக்க அரசு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. பி. கந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இருக்கின்ற வழிகாட்டிகள் மாற்றி சொல்கின்றார்களா, சரியாக சொல்கின்றார்களா என்பதை நான் இங்கே சொல்ல முடியவில்லை. ஆனால், இன்றைக்கு இருக்கின்ற வழிகாட்டிகளினுடைய தரம், போதுமானதாக இல்லை என்பதை, இந்தத் துறை அறிகிறது. ஆகவே, மேலும் பயிற்சி தந்து— ஏற்கனவே நான் சொன்னதைப் போல, பட்டப்படிப்பு படித்தவர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து, அந்தத் துறையில் இருக்கக் கூடியவர்களின் தரத்தை உயர்த்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

ஆயுள் தண்டனைக் கைதிகள்.

*1396—திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்பிரமணியம் :
திரு. கே. ரமணி :
திரு. எஸ். டேனியல் ராஜ் :

மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) பத்து ஆண்டுகளுக்கு மேல் சிறையில் இருந்து வரும் ஆயுள் தண்டனைக் கைதிகளின் எண்ணிக்கை எவ்வளவு?

(ஆ) அவர்களை விடுதலை செய்து மறுவாழ்வு அளிக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) 30—11—1989 அன்று நிலவரப்படி தமிழ்நாடு முழுவதும் ஆயுள் தண்டனை பெற்று 10 ஆண்டுகளுக்கு மேல் சிறைத் தண்டனை அனுபவித்து வரும் கைதிகள் எண்ணிக்கை 240.

(ஆ) 10 ஆண்டுகள் தண்டனை கழிந்தவுடன் அவர்களை விடுதலை செய்ய விதி எதுவும் இல்லை. எனவே, இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்பிரமணியம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வி கொடுத்ததற்குப் பின்னால் முதலமைச்சர் அவர்கள் சில நாட்களுக்கு முன்னால், கிட்டத்தட்ட 870 கைதிகள் விடுதலை செய்யப்பட்டுள்ளனர் என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்கெல்லாம் மறுவாழ்வு அளிக்கின்ற திட்டம் ஏதேனும் அரசினுடைய பரிசீலனையில் இருக்கிறதா? மறுவாழ்வு அளிப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய நல்லத் திட்டங்கள் அறிவிக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 10 ஆண்டுகள் தண்டனை கொடுத்து, ஆயுள் தண்டனைக் குற்றவாளியாக விடுதலை செய்யும்போது, மறுவாழ்வு அளிக்கும் பொருட்டு, 'பிரிசனர்ஸ் இண்டஸ்ட்ரியல் கார்ப்பரேஷன்' ஒன்று அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது மட்டுமல்லாமல், அப்படி விடுதலை செய்யப்பட்டு வருகிற சிறைவாசிகளுக்குக் கடன் வசதி செய்ய ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. ஆனால், பெரும்பாலானோர் அந்தக் கடன் வசதியை ஏற்றுக் கொள்வதில்லை.

TAMIL NADU POLLUTION CONTROL BOARD LIBRARY MADRAS

1990 ஏப்ரல் 20]

திரு. கே. ரமணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஜன்ம தண்டனை பெற்றக் கைதிகள் என்று சொல்லும் போது, 20 வருடங்களுக்குத் தண்டனை என்று அதற்குப் பெயர். அதிலே 'மார்க்ஸ்' எல்லாம் கழித்து விட்டால், 14 வருடம். அந்த 14 வருடம் சிறையில் இருப்பது கூட சூழ்நிலையின் காரணமாக நல்ல மனிதர்கள் கூட, இப்படிப்பட்ட நிலைக்கு ஆளாகவேண்டி வருகிறது. ஆகவே, சிறையில் இருக்கிற அவர்களைச் சீர்திருத்துவதற்கு, அவர்களுடைய நடவடிக்கைகளில் மாற்றங்கள் கொண்டுவந்து நல்ல பிரஜைகளாக உண்டாக்குவதே அதனுடைய 'ஆப்ஜெக்ட்'. எனவே நல்லமுறையிலே அப்படிப்பட்ட கைதிகளை—மோசமான ரிப்போர்ட் இருந்தால் அதனுடைய விஷயமே வேறு—அப்படிப்பட்ட நடவடிக்கை உள்ள கைதிகளை, ஜெயில் கைதிகளுடன் கணக்கு வைத்து 10 வருடம் அனுபவித்தவர்களை விடுதலை செய்வதற்கான ஒரு காரியத்தை ஏன் அரசு கவனிக்கக்கூடாது? அப்படி செய்வதே சரியாக இருக்குமாதலால் அதைச் செய்யுமா அரசு என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

9–20 மணி

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, லைஃப் கான்விக்டைப் பொறுத்தவரைக்கும் இரண்டு வகை இருக்கிறது. ஒன்று, 1978-க்கு முன்னாலே தண்டனை அடைந்தவர்கள். இரண்டாவது 1978-க்குப் பிறகு தண்டனை அடைந்தவர்கள். 1978-க்கு முன்னாலே தண்டனை அடைந்தவர்களுக்கு 10 அல்லது $10\frac{1}{2}$ ஆண்டுகள் ஆன பிறகு அட்வைசரி போர்டிலே வைக்கப்பட்டு அது அரசின் பரிசீலனைக்கு வந்து முடிவு செய்யப்படுகிறது. 1978 ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு தண்டனை பெற்றவர்களைப் பொறுத்தவரையில் சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மெண்ட் ஒன்று குறுக்கே இருக்கிறது. ஜஸ்டிஸ் வி. ஆர். கிருஷ்ணய்யர் ஜட்ஜ்மெண்ட் பிரகாரம் ஒரு ஆயுள் தண்டனை கைதி குறைந்த பட்சம் 14 ஆண்டுக் காலம் சிறையில் இருக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள், செக்ஷன் 433-ஏ பிரிவின்படி. அந்தப் பிரிவிலே கூட ஏதாவது லூப்ஹோல் இருக்கிறதா என்று பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. மு. இராமநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பரம்பரை பகை, பழிக்குப்பழி என்று நடைபெறும் கொலைக்கு, திட்டமிட்டு சொத்துக்களை அபகரிக்க நடைபெறும் கொலைகளுக்கு விதிமுறைகள் கடுமையாக இருந்தாலும் கூட, தற்செயலாக நடைபெறக்கூடிய கொலைகளால் பாதிக்கப்படுவது சொந்தக் குடும்பங்களே என்கின்ற அளவிற்கு எதிர்பாராத நிலையிலே நடைபெறுகின்ற கொலைகள் இவை. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இப்போது சுப்ரீம்

கோர்ட் ஜட்ஜ்மெண்ட் பாதகமாக இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமைகளைச் சட்டத் திருத்தத்தின் மூலம் போக்கி, கருணை அடிப்படையிலே சிலரைப் பரிசீலனை செய்வதற்கு அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதுதான் சொன்னேன், கருணைக்குச் சட்டம் குறுக்கே நிற்கிறது என்று.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆயுள் தண்டனைக் கைதிகளாக இருக்கக் கூடிய ஆண்களுக்கு 10 ஆண்டுகளுக்குமேல் சிறையில் இருந்தால் விடுதலை செய்யக் கூடிய நிலைமை இருந்தாலும் அங்கே ஆயுள் தண்டனைக் கைதிகளாக பெண் கைதிகளும் நிறைய பேர் இருக்கிறார்கள். அதை இப்போதுதான் என்னால் பார்க்க முடிந்தது. ஆகையால், அவர்களுடைய நடத்தையைப் பார்த்து, இவர்கள் 5 ஆண்டுகள் இருந்தால் போதும் என்ற ஒரு நிலையை உருவாக்கி, கருணை அடிப்படையிலே, 5 ஆண்டுகள் முடிந்தவுடனே அவர்களை விடுதலை செய்வதற்கான வழிவகையை அரசு செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்கின்ற யோசனைக்கு அரசியல் சட்டத்தின் குறுக்கீடு இருக்கும் என்று எனக்குத் தெரிகிறது. On the basis sex, there could not be discrimination என்ற முறையில் அரசியல் சட்டத்தில் அது அடிபடுமோ என்று நான் கருதுகிறேன். இருந்தாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்மையார் அவர்கள் சொன்னதற்குப் பிறகு அதையும் பரிசீலிக்க வேண்டும்.

திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்களே, 10 ஆண்டுகளுக்கு மேல் சிறையில் இருந்து வெளிவரும் ஆயுள் கைதிகளுக்கு மறுவாழ்வு அளிக்கின்ற திட்டத்தை அரசு பரிசீலிக்கும் என்று சொன்னதற்கு மகிழ்ச்சி. அதிலே, சிலர் அங்கே போய் படித்து, பட்டம் பெற்றவர்களாக வெளியே வருகிறார்கள். சிலர் அரசாங்க அதிகாரிகளாக இருந்து, சந்தர்ப்பவசத்தால் உள்ளே போகவேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். அப்படி அரசாங்க அதிகாரிகளாக இருந்து உள்ளே போய் வெளியே வருகிறவர்களுக்கு பணி மூப்பிலே ஏதாவது சலுகையும், படித்து பட்டம் பெற்று வருகின்றவர்களுக்கு......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சிறைக்குப் போவது ஒரு கூடுதல் தகுதியா?

1990 ஏப்ரல் 20]

திரு. குமரி அனந்தன் : அரசாங்கப் பணிகளிலே முன்னுரிமை கொடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே சாதிக்பாட்சா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் சிறைவாசம் அனு பவித்தவுடன் அவர்கள் வேலையிலிருந்து நீக்கப்படுவார்கள். இப் போது இருக்கின்ற நிலைமை என்னவேன்று சொன்னால் சிறைச் சாலைக்குச் சென்று வந்தாலே வேலை கொடுக்க மறுக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தின் மூலமாக நாம் அறிவுரை சொல்லியிருக்கிறோம். சிறைச்சாலைக்குச் சென்று வந்ததற்குப் பிறகும் நல்ல நடத்தை உள்ளவர்களாக இருந்தால் அவர்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுக்க வேண்டுமென்று அரசின் சார்பாக தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. பி. எச். பாண்டியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சட்ட அமைச்சர் அவர்கள் சி.ஆர்.பி.சி. 433ஏ, உச்சநீதி மன்றம் மனுராம் என்ற வழக்கில் 14 ஆண்டுக் காலம் கட்டாயமாக சிறையில் இருக்க வேண்டுமென்ற தீர்ப் பைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அது இன்றைக்குத் தீர்ப்பாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் நம்முடைய இந்திய அரசியல் சட்டம்தான் எல்லா சட்டத்திற்கும் மேன்மையானது, இறையாண்மையைக் கொண்டது. 161 அண்டு 76-ல் அதாவது ஆளுநரும் ஜனாதிபதியும் எந்த நேரத்திலும் கருணை மனுவை ஏற்றுக் கொண்டு அவர்களை விடுதலை செய்யலாம் என்ற நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அதை உச்சநீதி மன்றத்தில் எடுத்துக் காட்டி, ஒரு கிளாரிபிகேஷன், 433ஏ ஜட்ஜ்மெண்டை மறுபரிசீலனை செய்து, 161, 76-ஐ ஜனாதிபதியும், கவர்னரும் அமல்படுத்துவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று தெரிந்துகொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர் கள் சொன்னதைப்போல கவர்னருடைய அதிகாரத்தைப் பயன் படுத்தி அதைக் குறைக்கலாம். 433 ஏ-க்கு கூட ஒரு விளக்கத்தைத் தருகிறார்கள். அதாவது அரசாங்கம் தண்டனையைக் குறைக்க லாம். உதாரணமாக, மரண தண்டனை கொடுத்தால் அதை ஆயுள் தண்டனையாகக் குறைக்கலாம். மீண்டும் அதைக் குறைக்க முடியாது. அப்படி ஆயுள் தண்டனை கொடுத்திருந்தால் அதைக் குறைப்பதற்கு வாய்ப்பு இருப்பதாக ஒரு இண்டர்பிரிடேஷன் இருக்கிறது. எனவே, அந்த இண்டர்பிரிடேஷனை அடிப்படை யாக வைத்துக்கொண்டு, இதற்கு சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே வழக்கு போடுவதென்றால் நாளாகும். எனவே அது வேண்டாம். நமக்கு, இண்டர்பிரிடேஷனில் இடம் இருக்கிறதா என்று பார்த்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்ன கருத்தை ஏற்றுக் கொண்டு அது பரிசீலிக்கப்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள் கிறேன்.

[1990 ஏப்ரல் 20

9-25 மணி

திருமதி ரமணி நல்லதம்பி : மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் பதில் அளிக்கையில் சிறைக்கைதிகள் வெளியிலே வருகிறபோது, அவர்களுக்கு மறுவாழ்வு அளிக்கிற வகையில் பணம் கொடுத்து தொழில் வசதிக்கு ஏற்பாடு செய்தாலும், அதை அவர்கள் ஏற்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். இது அரசு அதிகாரிகள் மத்தியில் இருக்கிற ஒரு சூழ்நிலையின் எதிரொலியாக அவர்களால் பெற முடியாத ஒரு நிலை இருப்பதால், இதைப் பெறுவதற்கு அவர்கள் வெளியில் வருவதற்கு ஒரு ஆண்டுக்கு முன்னதாகவே அதிகாரிகள் அவர்களை அணுகி என்ன தொழில் செய்ய விரும்புகிறார்கள், அதற்கு என்ன உதவிகள் தேவை என்று கேட்டு அதை அவர்களே ஏற்படுத்திக் கொடுத்தால் தங்கள் வாழ்வை அமைத்துக்கொள்ள ஏதுவாக இருக்குமே, அதைப் பரிசீலிக்கலாமா என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய யோசனை பரிசீலிக்கலாம். ஆனால் பத்தாண்டு, 12 ஆண்டு காலம் கழித்து வெளியில் வருவதற்குப் பிறகு, அவர்கள் வேலைக்குப் போக எண்ணம் இருப்பதில்லை. மீண்டும் குடும்பத்தோடு போய்ச் சேரலாம் என்று போய்ச் சேர்ந்து விடுகிறார்கள்.

திரு. எம். முத்தையன் : தலைவர் அவர்களே, ஆயுள் கைதியாக இருப்பவர்கள் 14 வருஷம் முடிந்து வெளியில் வருவதற்கு முன்பு, போர்டு வைப்பது, அல்லது வேறு பல காரணங்கள் காட்டி, கேட்பாரற்ற அவர்கள் கண்ணீர் விட்டுக்கொண்டு உட்கார்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். எங்களுக்காக பேச ஆள் இல்லையே என்று அவர்கள் வருத்தப்படுகிறார்கள். அதனால் நம்முடைய அரசு அப்படிப்பட்ட சமாச்சாரங்களை உடனுக்குடன் கவனித்து 14 வருஷம் முடிந்தவுடன் அவர்களை உடனே ரிலீஸ் செய்வதற்கு நம்முடைய கருணையான அரசு முன்வருமா என்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் ரொம்பவும் கருணையோடு சொன்னார்கள். ஒரு குறிப்பை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த அரசு பொறுப்புக்கு வந்த பிறகு, 14—4—1989 தமிழ்ப் புத்தாண்டு தினத்தன்று 120 ஆயுள் தண்டனைக் கைதிகளையும், 15—9—1989 அண்ணா பிறந்த நாளன்று 279 ஆயுள் தண்டனைக் கைதிகளையும், அண்மையில் அம்பேத்கர், பாவேந்தர் நூற்றாண்டு விழாக்களை முன்னிட்டு 25 பேர் என்று மொத்தம் 424 ஆயுள் கைதிகளை விடுதலை செய்திருக்கிறோம். சிறைச்சாலையே காலியாகிவிடுமோ என்று சந்தேகப்படுகிறோம்.

1990 ஏப்ரல் 20]

ஓமலூரில் முன்சீப் கோர்ட் அமைத்தல்.

*3779 திரு. கே. அர்ஜுனன் :

மாண்புமிகு சட்டத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) சேலம் மாவட்டம், ஓமலூரில் முன்சீப் கோர்ட் ஆரம்பிக்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) : சேலம் மாவட்டம் ஓமலூரில் முன்சீப் நீதிமன்றம் ஒன்றை அமைக்க உயர்நீதிமன்றம் பரிந்துரை செய்தது. இச்செயற் குறிப்பை 1990–91 ஆண்டிற்கான பகுதி 2 திட்டமாகப் பரிசீலிக்க முடிவு செய்யப்பட்டது. ஆனால் தொடர்ந்து நீடித்து வரும் நிதிநிலை நெருக்கடி காரணமாக 1990–91 ஆம் ஆண்டு பகுதி இரண்டு திட்டத்தில் இச்செயற் குறிப்பு சேர்க்கப்படவில்லை.

திரு. கே. அர்ஜுனன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஓமலூர் தாலுகாவானது சேலம் நகரத்தையொட்டி இருக்கிற பகுதி. சேலம் நகரத்தில் இருக்கிற செஷன்ஸ் கோர்ட் பகுதியைத் தாண்டித்தான் மேட்டூர் வரைக்கும் 30 கிலோ மீட்டர் தூரம் தாண்டிச் செல்ல வேண்டியிருப்பதால், இந்த ஆண்டு ஓமலூர் டிஸ்டிரிக்ட் முன்சீப் கோர்ட் வருமா என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : சேலம் மாவட்டத்தில் உரிமை இயல் நீதிமன்றங்கள் இருக்கிற இடங்கள்.

மாவட்ட முதன்மை உரிமை இயல் நீதிமன்றம், சேலம்.

கூடுதல் மாவட்ட நீதிமன்றம், சேலம்.

மாவட்ட முதன்மை உரிமை இயல் நீதிமன்றம், நாமக்கல்.

தற்காலிக கூடுதல் உரிமை இயல் நீதிமன்றம், நாமக்கல்.

மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றம், மேட்டூர்.

மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றம், திருச்செங்கோடு,

மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றம், சங்ககிரி.

இவை தவிர, சேலத்தில் இரண்டு கோர்ட்டுகள் இருக்கின்றன இவைகளை மாற்றியமைக்க முடியுமா என்று பரிசீலித்து, உறுப்பினருடைய யோசனைகளையும் பரிசீலிக்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. அ. இராசேந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில் உள்ள வட்டத் தலைமையகங்களிலே, மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றங்கள் ஏற்படுத்த நிதிவசதி இல்லை என்றாலும், ஒரு சில வட்டத் தலைமையகங்களில் இரண்டு மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றங்கள் இருக்கின்றன. கூடுதல், முதன்மை என்று இரண்டு இருக்கிறது. உதாரணமாக திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்தில், ஆரணி, திருவண்ணாமலை போன்ற இடங்களில் இரண்டு மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றங்கள் இருக்கின்றன. அவைகளை முறையே, வந்தவாசி, செங்கம் போன்ற இடங்களுக்கு மாற்ற அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : அதைத்தான் நான் இப்போது திரு. அர்ஜுனன் அவர்களுக்குச் சொன்னேன். ஒரே மாவட்டத்தில் 2 நீதிமன்றங்கள் இருந்தால் அவைகளைப் பிரித்து ஒரு நீதிமன்றத்தை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வதைப் போல ஆக்கலாமா என்று பரிசீலிக்க வேண்டும். உயர்நீதிமன்றத்தின் கருத்தைக் கேட்டு நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

பினாமி நிலங்கள்.

* 1617 திருமதி பாப்பா உமாநாத் :

மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) திருவரம்பூர் ஒன்றியம் சூரியூர் கிராமப் பகுதியில் நூற்றுக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்களைத் தனி நபர்கள் பினாமியாக கையகப்படுத்தியிருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) அந்நிலங்களை கைப்பற்றி அப்பகுதியிலே உள்ள நிலமற்ற ஏழைகளுக்குப் பிரித்துக் கொடுத்திட அரசுக்குத் திட்டமுண்டா?

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

TRUTH ALONE TRIUMPHS

மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றம், திருச்செங்கோடு,

மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றம், சங்ககிரி.

இவை தவிர, சேலத்தில் இரண்டு கோர்ட்டுகள் இருக்கின்றன இவைகளை மாற்றியமைக்க முடியுமா என்று பரிசீலித்து, உறுப்பினருடைய யோசனைகளையும் பரிசீலிக்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. அ. இராசேந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில் உள்ள வட்டத் தலைமையகங்களிலே, மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றங்கள் ஏற்படுத்த நிதிவசதி இல்லை என்றாலும், ஒரு சில வட்டத் தலைமையகங்களில் இரண்டு மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றங்கள் இருக்கின்றன. கூடுதல், முதன்மை என்று இரண்டு இருக்கிறது. உதாரணமாக திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்தில், ஆரணி, திருவண்ணாமலை போன்ற இடங்களில் இரண்டு மாவட்ட உரிமை இயல் நீதிமன்றங்கள் இருக்கின்றன. அவைகளை முறையே, வந்தவாசி, செங்கம் போன்ற இடங்களுக்கு மாற்ற அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா : அதைத்தான் நான் இப்போது திரு. அர்ஜுனன் அவர்களுக்குச் சொன்னேன். ஒரே மாவட்டத்தில் 2 நீதிமன்றங்கள் இருந்தால் அவைகளைப் பிரித்து ஒரு நீதிமன்றத்தை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வதைப் போல ஆக்கலாமா என்று பரிசீலிக்க வேண்டும். உயர்நீதிமன்றத்தின் கருத்தைக் கேட்டு நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

பினாமி நிலங்கள்.

* 1617 திருமதி பாப்பா உமாநாத் :

மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) திருவரம்பூர் ஒன்றியம் சூரியூர் கிராமப் பகுதியில் நூற்றுக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்களைத் தனி நபர்கள் பினாமியாக கையகப்படுத்தியிருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) அந்நிலங்களை கைப்பற்றி அப்பகுதியிலே உள்ள நிலமற்ற ஏழைகளுக்குப் பிரித்துக் கொடுத்திட அரசுக்குத் திட்டமுண்டா?

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1990 ஏப்ரல் 20]

(அ) மற்றும் (ஆ) : திருச்சி மாவட்டத்திலுள்ள சூரியூர் கிராமத்தில் 468.23 ஏக்கர் நிலம் உபரியாக அறிவிக்கப் பட்டது. அவற்றில் 122.41 ஏக்கர் நிலம் பாரதிதாசன் பல்கலைக் கழகத்திற்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. மீதி நிலத்தை ஒப்படை செய்வது குறித்து அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

9-30 மணி

திருமதி பாப்பா உமாநாத் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கூறியது போன்று அல்லாமல் சூரியூர் பகுதியிலே ஏறத்தாழ 800 ஏக்கர் நிலங்களை வி.ஜி.பி. கம்பெனியாரும், ஜவுளி முதலாளியாக இருக்கக்கூடிய தைலா முதலாளியும் பினாமியாகக் கைப்பற்றி வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். வழக்கு கோர்ட்டில் இருக்கிறது என்பதை நான் அறிவேன். ஆனால் அதற்குள் போகாமல், ஸ்டே ஆர்டர் வாங்கி பல ஆண்டுகள் ஆகியும் கூட அந்த ஸ்டே ஆர்டரை உடைத்து அந்தச் சுற்று வட்டாரத்தில் இருக்கிற கிராமங்களில் உள்ள நிலம் இல்லாதவர்களுக்கு வழங்க அரசு என்ன செய்திருக்கிறது? அரசினுடைய வழக்கறிஞர் அந்த ஸ்டே ஆர்டரை உடைக்க என்ன செய்தார்? சென்ற முறையும் நம்முடைய அரசு அமைந்தபோதே நான் கேட்டேன். வி.ஜி.பி. அவர்களுடைய நிலத்தை எடுக்க இந்த அரசு முயற்சிக்குமா என்று கேட்டபோது அன்றைக்கு நம்முடைய திரு. ஆற்காடு வீராசாமி அவர்கள் உறுதிமொழி தந்தார்கள் முதலமைச்சரின் சார்பாக. எனவே இன்றைக்கு நம்முடைய வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்கள் இதைப்பற்றி என்ன கூறுகிறார் என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி பாப்பா உமாநாத் அவர்கள் 800 ஏக்கர் நிலத்தைக் கைப்பற்றியிருப் பதாகச் சொல்கிறார்கள். எனக்குக் கிடைத்த தகவலை அவருக்கும், இந்த அவைக்கும் நான் தெரிவிக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். திருச்சி மாவட்டம் மற்றும் வட்டம் சூரியூர் கிராமத்தில் திரு. கே. வாசுதேவன் என்பவரின் கைப்பறை யிலிருந்த 468.23 ஏக்கர் பரப்புடைய நிலம் உபரியாக அறிவிக்கப்பட்டது. அவற்றில் 115.53 ஏக்கர் நிலம் மற்றும் 6.8 ஏக்கர் நிலம் ஆக மொத்தம் 122.41 ஏக்கர் நிலங்கள் பாரதிதாசன் பல்கலைக் கழகத்தின் உபயோகத்திற்காக தமிழ் நாடு நிலச்சீர்திருத்த விதிகள் 1985 விதி 13-ன்படி முறையே அரசாணை நிலை எண் 614, வருவாய், நாள் 18—4—1985 மற்றும் அரசாணை நிலை எண் 364, வருவாய், நாள் 5—3—1987 நில ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது. இது நீங்க லாக 212.93 மற்றும் 132.89 ஏக்கர் நிலங்களைத் தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரியத்திற்கு ஒதுக்கீடு செய்யுமாறு நிலச் சீர்திருத்த ஆணையாளர் செயற்குறிப்பு அனுப்பியுள்ளார். அதனுடைய

விவரங்கல் எல்லாம் என்னிடம் இருக்கின்றன. பாரதிதாசன் பல் கலைக் கழகத்திற்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட 112.41 ஏக்கர் நிலம் போக எஞ்சிய உபரியாக உள்ள நிலங்களில் அத்துமீறி பொது மக்களாலும் மற்றும் வசதி படைத்தவர்களாலும் ஆக்கிரமங்கள் ஏற்படுவதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு அதனை வீட்டு வசதி வாரி யத்திற்கு ஒதுக்கீடு செய்யலாம் என வீட்டுவசதித் துறைக்கு வருவாய்த்துறை ஆணையாளர் கடிதம் அனுப்பினார். ஆனால் தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி மேலான்மை இயக்குநர் மேற்படி நிலங்கள் சிறு, சிறு பகுதியாக உள்ளதாகவும், இந்நிலங்களை ஒருங்கிணைத் திட வேண்டுமாயின் வாரியம் சுமார் 789 ஏக்கர் பட்டா நிலங் களை ஆர்ஜிதம் செய்திட வேண்டும்; பட்டா நிலங்களில் விலை அதிகம்; மேலும் திருச்சி இரயில்வே நிலையத்திற்கு 26 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் அது உள்ளதாலும் எதிர் வரும் 20 முதல் 25 ஆண்டுகளுக்கு அதை உபயோகப்படுத்த இயலாது என்றும் தெரிவித்துள்ளதால் அந்த நிலங்களை—திருமதி பாப்பா உமாநாத் அவர்களின் கவனத்திற்கு வைக்கிறேன்.—நிலமற்ற ஏழைகளுக்கு 1965 ஆம் ஆண்டைய தமிழ் நாடு நிலச் சீர்திருத்த (உதவி) விதிகளின்படி ஒப்படை செய்யலாமா என்பதைப் பற்றி அரசு பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

திருமதி பாப்பா உமாநாத்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கேட்டிருக்கக் கூடிய நிலங்கள் பற்றிய பிரச்சினை வேறு. ஆனால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் வேறு விவரங்களைக் கூறிக் கொண்டு இருக்கிறார். இன்றைக்கும் வழக்கு இருக்கிறது. போன சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடக்கத்தில் நான் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். சூரியூரிலிருந்து நாவல்பட்டிக்கு அந்தப் பக்கம் இருக்கக்கூடிய பகுதி பூராவும் அவர்கள் கையிலேதான் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். வழக்கின்படி ஆர்.டி.ஓ. அவர்கள் அங்கே நுழையக்கூடாது என்று கூட உத்தரவு வாங்கி இருந்தார்கள். அந்த வழக்கு நீண்ட காலமாக நடந்து கொண்டிருக்கின்றது. விரைவில் அந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க வேண்டுமென்றுதான் நான் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறேன். ஆகவே நீங்கள் சொல்லக் கூடிய தகவல் வேறு. அதாவது யூனிவர்சிட்டிக்குக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கக் கூடிய நிலப் பகுதி வேறு. இதில் இருக்கக்கூடிய நிலம் ஒருவேளை 800-க்கு 100 குறைவாக இருக்கலாம். அந்தப் பெரும் நிலத்தை அவர்கள் கைப்பற்றி வைத்துக் கொண்டிருக் கிறார்கள். பினாமியாக ஏழை எளிய மக்களிடம் இருந்து சதுர அடி 30 காசு என்று வாங்கி வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார் கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் திருச்சிக்கு வந்த போது கூட நான் இதைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டுச் சொன்னேன்.

9-35 மணி

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வரலாறுகளை ஒதுக்கி, வினாவுக்கு வரவும்.

1990 ஏப்ரல் 20]

திருமதி பாப்பா உமாநாத்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் இங்கே கூறியிருக்கும் விஷயங்களுக்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் விவரமாக இங்கே பதில் கூறினால் உதவியாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அடுத்த முறை நான் திருச்சிக்கு வரும் நேரத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாப்பா உமாநாத் அவர்களை அழைத்து, அவர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டார்களே, அந்தப் பகுதிக்கு விஜயம் செய்து, அவர் விருப்பப்படி அல்லது முடிந்தால் இயன்றபடி நடவடிக்கை அது குறித்து எடுக்கப்படும் என்ற உறுதியை இங்கே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. அ. மலர்மன்னன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சூரியூர் கிராமம் மட்டுமல்லாமல் திருவரம்பூரை ஒட்டியுள்ள பகுதிகளிலுள்ள நிலங்கள், ஏற்கெனவே ஆதி திராவிட மக்களுக்கும், இன்னும் அங்கே இருக்கின்ற மற்றவர்களுக்கும் அளிக்கப்பட்ட அந்த நிலங்களை, அவர்கள் விற்றதற்குப் பின்னால், அவர்களுக்கு மீண்டும் அந்த நிலத்தை வாங்கித் தர வேண்டுமென்று அந்தப் பகுதி ஆதி திராவிட மக்களும், அந்தப் பகுதி இதர மக்களும் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆண்டாண்டுக் காலமாக எங்களைப்போன்று அங்கே இருக்கிற மக்கள் பிரதிநிதிகளிடம் இது போன்ற குறைகளை அவர்கள் எடுத்துச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசிடம், மீண்டும் ஆர்ஜிதம் செய்து அவர்களுக்கேத் தர வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். நான் மாண்புமிகு அமைச்சரிடமிருந்து தெரிந்து கொள்ள விரும்புவது ஒருவரிடம் நிலத்தைக் கொடுத்ததற்குப் பின்னால், 12 ஆண்டுகளுக்குப் பின்னால், மீண்டும் அதைக் கையகப்படுத்தும் போது அவர்களுக்கே அந்த நிலம் தரப்படுமா அல்லது அவர்களை ஒதுக்கிவிட்டு மற்றவர்களுக்குத் தரப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த விஷயத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி பாப்பா உமாநாத் அவர்களுக்கும், திரு. மலர்மன்னன் அவர்களுக்கும் இடையே இரண்டுவிதமான கருத்துக்கள் இருக்கின்றன என்பது எனக்குத் தெரியும். ஒரு பனிப்போர் நடக்கிறது. A cold war is going on. அந்த யுத்தத்திலிருந்து அவர்களை விடுவிக்க வேண்டிய பொறுப்பு என்னிடத்தில் இருக்கிறது என்பதை மட்டும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (சிரிப்பு).

திரு. ஒய். வெங்கடேஸ்வர தீட்சிதர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சூரியூர் கிராமமானது பழைய சேர்மன் திரு. வாசுதேவனுடைய சொந்தக் கிராமம்.

அந்தக் காலத்தில் வினோபா பாவே பூமிதான இயக்கத்தின் போது நாடு பூராவும் சுற்றும்போது எங்களைப் போன்றவர்கள் எல்லாம் அவர்களுக்கு நிலம் கொடுத்தோம். அந்தக் காலத்தில் இது போன்ற நிலங்களைக் கையகப்படுத்துவதில்லை. பிரி ஆகக் கொடுத்தோம். பூமி இல்லாமல் இருக்கின்ற ஏழை யெளியவர்களுக்கு இத்திட்டத்தின் கீழ் நிலங்களைக் கொடுப்பவர்கள் கூட கூடுமானவரை நல்ல நிலங்களைத் தங்களிடம் வைத்துக் கொண்டு மற்றவைகளைதான் பூமிதான இயக்கத்துக்குக் கொடுத்தார்கள். அப்போது இதில் சீலிங் ஒன்றும் இல்லை. அப்போது இந்த சூரியூர் கிராமத்திலும் நூற்றுக் கணக்கான ஏக்கர் நிலங்கள் இதற்காக கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. அந்த நிலங்களையும் இது கட்டுப்படுத்துமா ?

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் இ. மனோகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வாசுதேவன் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தீட்சிதர் அவர்களுக்கும் உள்ள தொடர்பு பற்றி எனக்குத் தெரியாது. (சிரிப்பு)

திரு. டி. பொன்முடி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தில் பல்வேறு இடங்களில் இதுபோன்ற நில ஆக்கிரமிப்பு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள நாராயணகுப்பம் என்கிற கிராமத்தில். (மணியடிக்கப் பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இதற்கு அமைச்சரிடம் இருந்து விடை வராது.

வீட்டு மனை வழங்குதல்.

* 7160—திரு. வே. பெரியசாமி :

மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

பெரியார் மாவட்டம், அந்தியூர் தொகுதி, அண்ணா மடுவு என்ற இடத்தில் கால்நடை மருத்துவமனைக்கு அருகில் உள்ள ரெவின்யூ புறம்போக்கு இடத்தினை வீடு இல்லாத ஏழைகளுக்கு வீட்டு மனையாகப் போட்டுக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் இ. மனோகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே,

பெரியார் மாவட்டம், பவானி வட்டம், பச்சாம் பாளையம் கிராமம், புல எண் 438 இல் ஒப்படை கோரப் படும் அண்ணாமடுவு என்ற இடம் '' மந்தைப் புறம்போக்கு '' நிலம் ஆதலால் அதனை ஒப்படை செய்யத் தடை உள்ளது.

அந்தக் காலத்தில் வினோபா பாவே பூமிதான இயக்கத்தின் போது நாடு பூராவும் சுற்றும்போது எங்களைப் போன்றவர்கள் எல்லாம் அவர்களுக்கு நிலம் கொடுத்தோம். அந்தக் காலத்தில் இது போன்ற நிலங்களைக் கையகப்படுத்துவதில்லை. பிரி ஆகக் கொடுத்தோம். பூமி இல்லாமல் இருக்கின்ற ஏழை யெளியவர்களுக்கு இத்திட்டத்தின் கீழ் நிலங்களைக் கொடுப்பவர்கள் கூட கூடுமானவரை நல்ல நிலங்களைத் தங்களிடம் வைத்துக் கொண்டு மற்றவைகளைதான் பூமிதான இயக்கத்துக்குக் கொடுத்தார்கள். அப்போது இதில் சீலிங் ஒன்றும் இல்லை. அப்போது இந்த சூரியூர் கிராமத்திலும் நூற்றுக் கணக்கான ஏக்கர் நிலங்கள் இதற்காக கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. அந்த நிலங்களையும் இது கட்டுப்படுத்துமா ?

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வாசுதேவன் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தீட்சிதர் அவர்களுக்கும் உள்ள தொடர்பு பற்றி எனக்குத் தெரியாது. (சிரிப்பு)

திரு. டி. பொன்முடி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தில் பல்வேறு இடங்களில் இதுபோன்ற நில ஆக்கிரமிப்பு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள நாராயணகுப்பம் என்கிற கிராமத்தில். (மணியடிக்கப் பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இதற்கு அமைச்சரிடம் இருந்து விடை வராது.

வீட்டு மனை வழங்குதல்.

* *7160*—**திரு. வே. பெரியசாமி :**

மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

பெரியார் மாவட்டம், அந்தியூர் தொகுதி, அண்ணா மடுவு என்ற இடத்தில் கால்நடை மருத்துவமனைக்கு அருகில் உள்ள ரெவின்யூ புறம்போக்கு இடத்தினை வீடு இல்லாத ஏழைகளுக்கு வீட்டு மனையாகப் போட்டுக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே,

பெரியார் மாவட்டம், பவானி வட்டம், பச்சாம் பாளையம் கிராமம், புல எண் 438 இல் ஒப்படை கோரப் படும் அண்ணாமடுவு என்ற இடம் '' மந்தைப் புறம்போக்கு '' நிலம் ஆதலால் அதனை ஒப்படை செய்யத் தடை உள்ளது.

1990 ஏப்ரல் 20]

ஏற்கனவே இந்நிலம் பச்சாம்பாளையம் ஊராட்சிக்குப் பழத் தோட்டத்திற்காகப் பராதீனம் செய்யப்பட்டுள்ளது. இப்புலனை ஒட்டி மயானம் ஒன்றும் உள்ளது. மேற்சொன்ன காரணத்திற்காக இதில் ஏற்கனவே ஆக்கிரமிப்பு செய்துள்ளவர்களை வெளியேற்ற நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்நிலையில் மேற்கண்ட நிலத்தினை வீட்டு மனைக்காக ஒப்படை செய்ய இயலாது.

திரு. வே. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பவானி வட்டத்தில் உள்ள பச்சாம்பாளையம் கிராமத்தைச் சேர்ந்த அண்ணாமடுவில் சற்றேறக்குறைய 5 ஏக்கர் நிலம் இருக்கிறது. அதிலே இரண்டு சுடுகாடுகள் இருக்கின்றன. மீதி இடங்களை எல்லாம், அந்தப் பகுதியிலே உள்ள, அருகிலேயுள்ள தோட்டச் சொந்தக்காரர்கள், உயர்ந்த இடத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் ஆக்கிரமிப்பு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அது மந்தைப் புறம்போக்கு என்றுதான் அந்தக் காலத்திலேயிருந்தே ரெவின்யூ ரெக்கார்டில் இருக்கிறது. இன்றைக்கு அது மந்தையாக இல்லை. அந்த இடங்களை, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், சென்னையிலுள்ள பெரிய வருவாய்த் துறை அலுவலர்களை அங்கே அனுப்பி வைத்து, பார்வையிட வைத்து, அந்தப் பகுதியை அந்தியூர், அண்ணாமடுவு போன்ற பகுதிகளைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு, குறிப்பாக அங்கே பீடி சுற்றும் தொழிலாளர்களும், முஸ்லீம் சமுதாய மக்களும் வீட்டு மனை இல்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருப்பதால், இதை மறு பரிசீலனை செய்து அவர்களுக்கே வீட்டு மனை பட்டா வழங்க மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முயலுவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

9-40 மணி

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, நான் ஏற்கனவே இது மந்தைப் புறம் போக்கு நிலமென்று சொன்னேன். உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவித்த கருத்தும், எனது கருத்தும் ஒன்றி வருகின்ற கருத்துக்கள் என்பதை நான் கொஞ்சம் விளக்கிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நான் முதலமைச்சர் அவர்களிடம்கூட இதைப் பற்றிச் சொன்னேன். கிளாசிபிகேஷனில் திருத்தம் தேவை, மாறுதல் தேவை. ஒரு காலத்தில் குளம், குட்டை, ஏரி, வாய்க்கால் என்று எல்லாம் இருந்திருக்கும். இப்போது அந்தப் பகுதிக்குப் போனால் ஏரியும் இருக்காது, குளமும் இருக்காது, குட்டையும் இருக்காது, ஒன்றும் இருக்காது. மேய்ச்சல் நிலம் என்று இருக்கும். மேய்வதற்கு அங்கே புல்லும் கிடையாது, ஆடும் கிடையாது, மாடும் கிடையாது. ஆக, Classification is a must. அதைப் பற்றி அரசு ஆய்ந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அந்த ஆய்வுக்குப் பிறகு என்ன நடவடிக்கைகளை

எடுக்கமுடியுமோ அந்த நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எடுக்கு மென்ற உறுதியை நான் இந்த அவைக்குத்தெரிவிக்க விரும்பு கிறேன்.

திரு. வே. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவ ரவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள், அவருடைய கனிவான வார்த்தைகளால் தெளிவாக விளக்கி இருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதியிலே உள்ள நிலங்களை ரெவின்யூ நிலங்களாக மாற்றி, விரைவிலே பட்டா வழங்க ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, ஏற்கனவே இதற்குப்பதில் சொல்லி விட்டேன் என்று நான் நம்புகிறேன். திருப்பித் திருப்பிக் கேட் பதன் மூலம் திட்டவட்டமான பதில் கிடைக்குமென்று எதிர் பார்க்கக்கூடாது.

தருமபுரி மாவட்டத்திற்கு அதியமான் மாவட்டம் பெயர் சூட்டுதல்.

* 8268 திரு. வ. முல்லைவேந்தன் :
மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக் களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) தருமபுரி மாவட்டத்திற்கு அதியமான் மாவட்டம் என்று பெயர் சூட்டப்படுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. வ. முல்லைவேந்தன் : கொடுக்கல் இலாதானை பாரி என்றாலும், கொடுப்பாரிலை என்பார்கள். ஆனால் நடை பெற்றுக் கொண்டிருப்பதோ, கைமாறு கருதாமல் மாரிபோல் கொடுக்கின்ற கலைஞருடைய அரசு. தங்கத் தமிழில், சங்கத் தமிழால் அதியமானையும், ஔவையாரையும் பாராட்டி....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நேரடியாக வினாவிற்கு வாருங்கள்.

திரு. வ. முல்லைவேந்தன்: அதியமானின் பெயரை தர்மபுரி மாவட்டத்திற்குச் சூட்ட இந்த அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

எடுக்கமுடியுமோ அந்த நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எடுக்குமென்ற உறுதியை நான் இந்த அவைக்குத்தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

திரு. வே. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள், அவருடைய கனிவான வார்த்தைகளால் தெளிவாக விளக்கி இருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதியிலே உள்ள நிலங்களை ரெவின்யூ நிலங்களாக மாற்றி, விரைவிலே பட்டா வழங்க ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, ஏற்கனவே இதற்குப்பதில் சொல்லிவிட்டேன் என்று நான் நம்புகிறேன். திருப்பித் திருப்பிக் கேட்பதன் மூலம் திட்டவட்டமான பதில் கிடைக்குமென்று எதிர்பார்க்கக்கூடாது.

தருமபுரி மாவட்டத்திற்கு அதியமான் மாவட்டம் பெயர் சூட்டுதல்.

* 8268 திரு. வ. முல்லைவேந்தன் :
மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) தருமபுரி மாவட்டத்திற்கு அதியமான் மாவட்டம் என்று பெயர் சூட்டப்படுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. வ. முல்லைவேந்தன் : கொடுக்கல் இலாதானை பாரி என்றாலும், கொடுப்பாரிலை என்பார்கள். ஆனால் நடைபெற்றுக் கொண்டிருப்பதோ, கைமாறு கருதாமல் மாரிபோல் கொடுக்கின்ற கலைஞருடைய அரசு. தங்கத் தமிழில், சங்கத் தமிழால் அதியமானையும், ஔவையாரையும் பாராட்டி....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நேரடியாக வினாவிற்கு வாருங்கள்.

திரு. வ. முல்லைவேந்தன்: அதியமானின் பெயரை தர்மபுரி மாவட்டத்திற்குச் சூட்ட இந்த அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1990 ஏப்ரல் 20]

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் இ. மனோகரன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த மாவட்டத்தின் பெயர் தர்மபுரி மாவட்டம். தர்மம் தலை காக்கும். ஆக அதுவே இருக்கட்டும்.

திரு. வ. முல்லைவேந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இன்றைக்கு மாவட்டங்களுக்குப் பெயர்களைச் சூட்டுகிற நேரத்தில் தலைவர்களின் பெயர்களை எல்லாம் நாம் சூட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். தர்மபுரி, சேலத்திலிருந்து பிரிந்து 25 ஆண்டுகளாகி, விரைவில் வெள்ளி விழா கொண்டாட இருக்கிறது. அன்றைக்கு மாவட்டம் பிரிந்த போது, தலைவர்களின் பெயர்களைச் சூட்டுகிற நிலைமை இல்லாமல் இருந்தது. இன்றைக்கு அந்த நிலைமை இருக்கிறது. கலைஞர் அவர்களுடைய அரசில், நாவுக்கரசர் நாஞ்சிலார் அவர்கள் மறு ஆய்வு செய்து தர்மபுரி மாவட்டத்திலுள்ள மக்களுடைய நீண்ட நாள் கோரிக்கையை நிறைவேற்றுகிற வகையில், பேரவைத் தலைவர் போன்ற தமிழ் அறிஞர்களின் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுகிற வகையில், அந்த மன்னனுக்கு மேலும் பெருமை சேர்க்கும் வகையில் அதியமான் மாவட்டம் என்று பெயர் சூட்ட முன்வருவாரா அல்லது மறு ஆய்வு செய்வாரா அல்லது வெள்ளி விழாவிலே பங்கேற்று கலைஞர் அவர்களும், நாஞ்சிலார் அவர்களும் அதை அறிவிப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: காலை நேரம், குளிர்ச்சியாகவே இருக்கிறது. (சிரிப்பு)

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் இ. மனோகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, சேலம் மாவட்டத்திலிருந்து பிரிக்கப்பட்டு, தர்மபுரி மாவட்டம் என்ற பெயரைப் பெற்று, வெள்ளி விழா கொண்டாடுகிற இந்த நேரத்தில் தர்மபுரி மாவட்டமாகத்தான் அது இருக்கும் என்று உறுதிப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

திரு. வ. அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கு அதியமான் மாவட்டம் என்று பெயர் சூட்டுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை என்று அமைச்சரவர்கள் பதில் அளித்திருக்கிறார்கள். அப்படி இல்லை என்றாலும், அவர் கொடுத்த நெல்லிக் கனியை உண்ட ஔவையார் பெயரில் அந்த மாவட்டத்தை அமைக்க அமைச்சரவர்கள் முன்வருவார்களா?

9-45 மணி

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் இ. மனோகரன்: கிழவியின் பெயரை வைப்பது சரியாக இருக்காது. (சிரிப்பு)

திருமதி. பாப்பா உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா நேரத்தில் 'Point of Order' வராது.

நகராட்சிகள் திரையரங்குகளை கட்டி நடத்த அனுமதி

* *3100* திரு. என். பழனிவேல் மற்றும் திரு. வி. இராமசாமி :

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

நகராட்சிகளே திரையரங்குகளைக் கட்டி நடத்த அனுமதி வழங்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

இல்லை.

திரு. என். பழனிவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நகராட்சிகள் இன்று நிதி நெருக்கடியால் பெரிய சிரமத்துக்கு உள்ளாகிக் கொண்டு இருக்கின்றன. ஆகவே அவைகளின் நிதிக் குறைபாட்டைத் தீர்ப்பதற்கு, திரையரங்குகள் கட்டி அவைகளினுடைய வருமானத்தைப் பெருக்குவதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, நகராட்சிகளைப் பொறுத்த வரையில் உலக வங்கியின் மூலமும் மற்றும் நிர்வாகத் துறையின் மூலமும் கடன் பெற்று லாபகரமான காரியங்களில் ஈடுபடலாம் என்ற விதியின் கீழ் வணிக வளாகம், பேருந்து நிலையங்கள் மற்றும் இது போன்ற வருவாய்ப் பலன் தரத்தக்க பணிகள் கட்டப்படுவது உண்மை. ஆனால் அப்படிப்பட்ட பணிகள் எல்லாம் மக்களின் மிக அத்தியாவசியத் தேவையைக் கருதி எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு முன்னுரிமை வழங்கப்படுகிறது. இடங்கள் தேர்வு செய்யப்பட்டு இதுபோன்ற பணிகள் எல்லாம் முடிவுற்று பிறகு அந்தப் பணியை எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்றும், திருப்தி கரமான நிலை எந்த நகராட்சிக்கு இருக்கிறதோ அந்த நகராட்சி விரும்பினால் அரசு அதைப் பற்றிப் பரிசீலிக்கும் என்றும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. வி. இராமசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தில் இருக்கக்கூடிய 75 நகராட்சிகளில் பெரும்பாலும் எல்லா நகராட்சிகளிலும் வரக்கூடிய வருமானம்

திருமதி. பாப்பா உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, பாய்ன்ட் ஆஃப் ஆர்டர்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா நேரத்தில் ' Point of Order ' வராது.

நகராட்சிகள் திரையரங்குகளை கட்டி நடத்த அனுமதி

* 3100 திரு. என். பழனிவேல் மற்றும் திரு. வி. இராமசாமி :

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

நகராட்சிகளே திரையரங்குகளைக் கட்டி நடத்த அனுமதி வழங்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

இல்லை.

திரு. என். பழனிவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நகராட்சிகள் இன்று நிதி நெருக்கடியால் பெரிய சிரமத்துக்கு உள்ளாகிக் கொண்டு இருக்கின்றன. ஆகவே அவைகளின் நிதிக் குறைபாட்டைத் தீர்ப்பதற்கு, திரையரங்குகள் கட்டி அவைகளினுடைய வருமானத்தைப் பெருக்குவதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, நகராட்சிகளைப் பொறுத்த வரையில் உலக வங்கியின் மூலமும் மற்றும் நிர்வாகத் துறையின் மூலமும் கடன் பெற்று லாபகரமான காரியங்களில் ஈடுபடலாம் என்ற விதியின் கீழ் வணிக வளாகம், பேருந்து நிலையங்கள் மற்றும் இது போன்ற வருவாய்ப் பலன் தரத்தக்க பணிகள் கட்டப்படுவது உண்மை. ஆனால் அப்படிப்பட்ட பணிகள் எல்லாம் மக்களின் மிக அத்தியாவசியத் தேவையைக் கருதி எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு முன்னுரிமை வழங்கப்படுகிறது. இடங்கள் தேர்வு செய்யப்பட்டு இதுபோன்ற பணிகள் எல்லாம் முடிவுற்று பிறகு அந்தப் பணியை எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்றும், திருப்தி கரமான நிலை எந்த நகராட்சிக்கு இருக்கிறதோ அந்த நகராட்சி விரும்பினால் அரசு அதைப் பற்றிப் பரிசீலிக்கும் என்றும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. வி. இராமசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தில் இருக்கக்கூடிய 75 நகராட்சிகளில் பெரும்பாலும் எல்லா நகராட்சிகளிலும் வரக்கூடிய வருமானம்

சென்னை-600 008
213994.

1990 ஏப்ரல் 20]

அங்குள்ள ஊழியர்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் கொடுக்கக்கூடிய நிலையில் தான் இருக்கிறதேயொழிய வேறல்ல. எனவே அங்கு வருமானம் அதிகம் வரும் அளவுக்கான நடைமுறையை அரசு கையாண்டு இப்படி திரையரங்குகள் போன்றவற்றை எடுத்துக் கொண்டு நடத்துவதன் மூலமும் அங்கு வருமானத்தைப் பெருக்குவதற்கு அரசிடத்தில் திட்டம் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஆரம்பத்தில் குறிப்பிட்டதைப் போல பலன் தரத்தக்க பணிகள், மக்களின் அத்தியாவசியத் தேவைகளைத் தீர்ப்பதற்குமான பணிகள் ஏற்றுக் கொள்ளப் படுகின்றன என்று சொன்னேன். திருமண மண்டபங்கள் கட்டப் படுவது பற்றி சில நகராட்சி மன்றங்கள் தீர்மானங்கள் நிறை வேற்றி அரசுக்கு அனுப்பி இருக்கின்றன. அது தியேட்டரா, சினிமா தியேட்டரா, திருமண மண்டபமா என்று பார்க்கும் போது, திருமண மண்டபத்துக்கு முதலிடம் அளிப்பதுதான் நியாயமாக என்னைப் பொறுத்தவரை நான் கருதுகிறேன். அப்படிப்பட்ட பணிகள் எல்லாம் எங்கெங்கே எந்த நகராட்சி களில் நிறைவு பெற்று இருக்கிறதோ அதற்கு அடுத்தாற்போல் இந்தப் பணியை நகராட்சி மன்றங்கள் முற்படுமேயானால் அவை களைப்பற்றி நிச்சயமாக இந்த அரசு ஆலோசித்து முடிவு தெரிவிக்கப்படும்.

சமுதாயக் குழாய்க் கிணறுகள்

***3424—திரு. கோ. வீரையன் :**

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) தஞ்சை மாவட்டத்தில் விவசாயத்திற்குப் பயன் படும் வகையில் அமைக்கப்பட்ட சமுதாயக் குழாய் கிணறுகள் பயன்படாமல் இருப்பதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், இதை மாற்ற அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

213994.
சென்னை-600 008

அங்குள்ள ஊழியர்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் கொடுக்கக்கூடிய நிலையில் தான் இருக்கிறதேயொழிய வேறல்ல. எனவே அங்கு வருமானம் அதிகம் வரும் அளவுக்கான நடைமுறையை அரசு கையாண்டு இப்படி திரையரங்குகள் போன்றவற்றை எடுத்துக் கொண்டு நடத்துவதன் மூலமும் அங்கு வருமானத்தைப் பெருக்குவதற்கு அரசிடத்தில் திட்டம் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஆரம்பத்தில் குறிப்பிட்டதைப் போல பலன் தரத்தக்க பணிகள், மக்களின் அத்தியாவசியத் தேவைகளைத் தீர்ப்பதற்குமான பணிகள் ஏற்றுக் கொள்ளப் படுகின்றன என்று சொன்னேன். திருமண மண்டபங்கள் கட்டப் படுவது பற்றி சில நகராட்சி மன்றங்கள் தீர்மானங்கள் நிறை வேற்றி அரசுக்கு அனுப்பி இருக்கின்றன. அது தியேட்டரா, சினிமா தியேட்டரா, திருமண மண்டபமா என்று பார்க்கும் போது, திருமண மண்டபத்துக்கு முதலிடம் அளிப்பதுதான் நியாயமாக என்னைப் பொறுத்தவரை நான் கருதுகிறேன். அப்படிப்பட்ட பணிகள் எல்லாம் எங்கெங்கே எந்த நகராட்சி களில் நிறைவு பெற்று இருக்கிறதோ அதற்கு அடுத்தாற்போல் இந்தப் பணியை நகராட்சி மன்றங்கள் முற்படுமேயானால் அவை களைப்பற்றி நிச்சயமாக இந்த அரசு ஆலோசித்து முடிவு தெரிவிக்கப்படும்.

சமுதாயக் குழாய்க் கிணறுகள்

***3424—திரு. கோ. வீரையன் :**

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) தஞ்சை மாவட்டத்தில் விவசாயத்திற்குப் பயன் படும் வகையில் அமைக்கப்பட்ட சமுதாயக் குழாய் கிணறுகள் பயன்படாமல் இருப்பதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், இதை மாற்ற அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. வி. தம்புசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்ற சமுதாய ஆழ்குழாய்க் கிணறுகள் மொத்தம் தஞ்சை மாவட்டத்தில் எத்தனை உள்ளன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்தில் ஏற்கெனவே அமைக்கப்பட்ட சமுதாயக் கிணறுகள் மொத்தம் 178.

திரு. வி. தம்புசாமி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, தொடர்ந்து பழுதுபட்டு செயல்படாது இருப்பதை அரசு சீர் செய்து மீண்டும் இறைவைப் பாசனத்துக்குப் பயன்படுத்த அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: பழுதடைந்து தற்போது பயன்படாமல் இருப்பது 115; இதில் பயன்படுத்தவே முடியாதவை 11.

1—4—1974க்கு முன்னதாக ஓய்வுபெற்றவர்களுக்குப் பணிக்கொடை ஓய்வூதியம் போன்ற வசதிகள்

*3820—திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம்:

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) ஊராட்சி ஒன்றியம் மற்றும் நகரப் பஞ்சாயத்து போன்றவற்றில் இருந்து 1974 ஏப்ரல் முதல் தேதிக்கு முன்னதாக பதவி ஓய்வு பெற்று பணிக்கொடை, ஓய்வூதியம் போன்றவற்றை பெறாமல் இருந்தவர்களுக்கும் அந்த வசதிகளை அளிக்க வேண்டுமென அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ): ஆம்.

மல்லிகைப் பூவிலிருந்து தைலங்கள் எடுக்கும் தொழிற்சாலை

*4432—திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்:

மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்தில், திருவண்ணாமலை, போளூர், கலசப்பாக்கம் பகுதியில் மல்லிகைப்

திரு. வி. தம்புசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்ற சமுதாய ஆழ்குழாய்க் கிணறுகள் மொத்தம் தஞ்சை மாவட்டத்தில் எத்தனை உள்ளன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்தில் ஏற்கெனவே அமைக்கப்பட்ட சமுதாயக் கிணறுகள் மொத்தம் 178.

திரு. வி. தம்புசாமி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, தொடர்ந்து பழுதுபட்டு செயல்படாது இருப்பதை அரசு சீர் செய்து மீண்டும் இறைவைப் பாசனத்துக்குப் பயன்படுத்த அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: பழுதடைந்து தற்போது பயன்படாமல் இருப்பது 115; இதில் பயன்படுத்தவே முடியாதவை 11.

1—4—1974க்கு முன்னதாக ஓய்வுபெற்றவர்களுக்குப் பணிக்கொடை ஓய்வூதியம் போன்ற வசதிகள்

*3820—திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம்:

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) ஊராட்சி ஒன்றியம் மற்றும் நகரப் பஞ்சாயத்து போன்றவற்றில் இருந்து 1974 ஏப்ரல் முதல் தேதிக்கு முன்னதாக பதவி ஓய்வு பெற்று பணிக்கொடை, ஓய்வூதியம் போன்றவற்றை பெறாமல் இருந்தவர்களுக்கும் அந்த வசதிகளை அளிக்க வேண்டுமென அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ): ஆம்.

மல்லிகைப் பூவிலிருந்து தைலங்கள் எடுக்கும் தொழிற்சாலை

*4432—திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்:

மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்தில், திருவண்ணாமலை, போளூர், கலசப்பாக்கம் பகுதியில் மல்லிகைப்

திரு. வி. தம்புசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்ற சமுதாய ஆழ்குழாய்க் கிணறுகள் மொத்தம் தஞ்சை மாவட்டத்தில் எத்தனை உள்ளன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி : தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்தில் ஏற்கெனவே அமைக்கப்பட்ட சமுதாயக் கிணறுகள் மொத்தம் 178.

திரு. வி. தம்புசாமி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, தொடர்ந்து பழுதுபட்டு செயல்படாது இருப்பதை அரசு சீர் செய்து மீண்டும் இறைவைப் பாசனத்துக்குப் பயன்படுத்த அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: பழுதடைந்து தற்போது பயன்படாமல் இருப்பது 115; இதில் பயன்படுத்தவே முடியாதவை 11.

1—4—1974க்கு முன்னதாக ஓய்வுபெற்றவர்களுக்குப் பணிக்கொடை ஒய்வூதியம் போன்ற வசதிகள்

*3820—திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம்:

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) ஊராட்சி ஒன்றியம் மற்றும் நகரப் பஞ்சாயத்து போன்றவற்றில் இருந்து 1974 ஏப்ரல் முதல் தேதிக்கு முன்னதாக பதவி ஓய்வு பெற்று பணிக்கொடை, ஓய்வூதியம் போன்றவற்றை பெறாமல் இருந்தவர்களுக்கும் அந்த வசதிகளை அளிக்க வேண்டுமென அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ): ஆம்.

மல்லிகைப் பூவிலிருந்து தைலங்கள் எடுக்கும் தொழிற்சாலை

*4432—திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்:

மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்தில், திருவண்ணாமலை, போளூர், கலசப்பாக்கம் பகுதியில் மல்லிகைப்

1990 ஏப்ரல் 20]

பூவிலிருந்து தைலங்கள் எடுக்கும் தொழிற்சாலை ஏற்படுத்தும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி சோ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, செங்கம், போளூர், கலசப்பாக்கம், பகுதிகளில் விவசாயிகள் தண்ணீர்ப் பற்றாக்குறை இருக்கின்ற காலங்களில் மல்லிகைப் பூ ஏராளமாகப் பயிரிடுகிறார்கள். அவைகளுக்கு மார்க்கெட் இல்லாமல் இப்போது பெங்களூருக்குத்தான் அனுப்பப்பட்டு வருகிறது. அதையெல்லாம் அரசு ஆலோசித்து அங்கே மல்லிகைப் பூவிலிருந்து தைலங்கள் எடுக்கின்ற ஒரு தொழிற்சாலையை வேளாண்மைத் துறையினுடைய மார்க்கெட்டிங் பெடரேஷன் மூலமாக ஏற்படுத்துமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

9.50 மணி

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி சோ. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, தனியார் யாராவது முன் வருவார்களேயானால் அரசு பரிசீலிக்கும்.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, விவசாயிகளின் நலனை முன்னிட்டு, வேளாண்மைத் துறையே இதைச் செய்யலாம். இலாபகரமாக இருக்க வாய்ப்பு உண்டு. அமைச்சரவர்கள் நம்முடைய அரசின் சார்பிலே ஏற்பாடு செய்ய நடவடிக்கை எடுப்பார்களா என்று நான் வற்புறுத்த விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி சோ. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, தற்போது உத்தேசமில்லை.

வேளாண்மைக் கல்லூரி

*5280—திரு. மொஞ்சனூர் ப. ராமசாமி:

மாண்புமிகு, வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

கரூரில் வேளாண்மைக் கல்லூரி ஏற்படுத்தப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி சோ. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே,

இல்லை.

1990 ஏப்ரல் 20]

பூவிலிருந்து தைலங்கள் எடுக்கும் தொழிற்சாலை ஏற்படுத்தும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி சோ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, செங்கம், போளூர், கலசப்பாக்கம், பகுதிகளில் விவசாயிகள் தண்ணீர்ப் பற்றாக்குறை இருக்கின்ற காலங்களில் மல்லிகைப் பூ ஏராளமாகப் பயிரிடுகிறார்கள். அவைகளுக்கு மார்க்கெட் இல்லாமல் இப்போது பெங்களூருக்குத்தான் அனுப்பப்பட்டு வருகிறது. அதையெல்லாம் அரசு ஆலோசித்து அங்கே மல்லிகைப் பூவிலிருந்து தைலங்கள் எடுக்கின்ற ஒரு தொழிற்சாலையை வேளாண்மைத் துறையினுடைய மார்க்கெட்டிங் பெடரேஷன் மூலமாக ஏற்படுத்துமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

9.50 மணி

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி சோ. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, தனியார் யாராவது முன் வருவார்களேயானால் அரசு பரிசீலிக்கும்.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, விவசாயிகளின் நலனை முன்னிட்டு, வேளாண்மைத் துறையே இதைச் செய்யலாம். இலாபகரமாக இருக்க வாய்ப்பு உண்டு. அமைச்சரவர்கள் நம்முடைய அரசின் சார்பிலே ஏற்பாடு செய்ய நடவடிக்கை எடுப்பார்களா என்று நான் வற்புறுத்த விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி சோ. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, தற்போது உத்தேசமில்லை.

வேளாண்மைக் கல்லூரி

*5280—திரு. மொஞ்சனூர் ப. ராமசாமி:

மாண்புமிகு, வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

கரூரில் வேளாண்மைக் கல்லூரி ஏற்படுத்தப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி சோ. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே,

இல்லை.

ஆதிதிராவிட இன மாணவர்களுக்கு அகில இந்திய தேர்வுகளுக்குப் பயிற்சி

*4051—திரு. ஆ. அறிவழகன்: மாண்புமிகு ஆதி திராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்தைச் சார்ந்த ஆதி திராவிட இன மாணவர்களுக்கு இந்திய ஆட்சிப் பணி போன்ற அகில இந்தியத்தேர்வுகளுக்கு மாநில அரசின் செலவில் புதுடெல்லியில் பயிற்சி தரப்படுகிறதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு டாக்டர் எ. இராமகிருஷ்ணன் ; மாண்புமிகு பேரரவைத் தலைவரவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) இப்பயிற்சித் திட்டம் 1987ஆம் ஆண்டு வரை மாநில' மத்திய அரசு உதவியுடன் செயல்படுத்தப்பட்டது. 1989ஆம் ஆண்டு மத்திய அரசின் சிறப்பு உதவித்திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

திரு. ஆ. அறிவழகன்; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாழ்த்தப்பட்ட இனத்தைச் சேர்ந்த மாணவர்களுக்கு புது டெல்லியில் பயிற்சி அளிக்கப்படுவதாக அமைச்சர் அறிவித்தார். தற்போது தமிழகத்திலிருந்து ஐ.ஏ.எஸ்., ஐ.பி.எஸ். போன்ற அகில இந்தியப் பணிகளுக்குச் செல்வோரின் எண்ணிக்கை நாளுக்கு நாள் குறைந்து வருவது அரசுக்கு நன்கு தெரியும். அந்தச் சூழ்நிலையில் பத்து மாணவர்கள் என்பதைக் குறைந்த அளவு 25 மாணவர்களாகவாவது உயர்த்தி, புது டெல்லியில் ராவ் ஐ.ஏ.எஸ். பயிற்சி நிலையத்தில் பயிற்சி பெற அனுப்பினால், தமிழகத்திலிருந்து இதுபோன்ற பணிகளுக்குச் செல்வோரின் எண்ணிக்கை உயர வாய்ப்பு உள்ளது. எனவே இதைக் கருத்திற் கொண்டு, பயிற்சிக்கு அனுப்பப்படும் மாணவர்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்துவதற்கு ஆய்வு செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எ. இராமகிருஷ்ணன் ; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இதுவரை இப்பயிற்சி நிலையத்திலிருந்து 53 நபர்கள் ஐ.ஏ.எஸ். பயிற்சி மற்றும் அகில இந்தியப் பணிகளில் பயிற்சி பெற்று வந்திருக்கின்றனர். ஒவ்வொரு ஆண்டும் குறிப்பிட்ட நபர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்க வேண்டுமென்று அரசு முன்னுரிமை கொடுத்து வருகிறது. இருந்தபோதிலும், மாணவர்கள் அங்கு சேருவது குறைந்து கொண்டு வருகின்ற ஒரு சூழ்நிலையைக் கருத்திற்கொண்டு அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1990 ஏப்ரல் 20]

திரு. வீ. பெ. துரைசாமி (மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்) ; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இங்கு சென்னையில் Free Coaching Centre for I. A. S. Training என்று ஒரு மையம் நீண்டகாலமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த மையத்தில் தென்னிந்தியாவைச் சேர்ந்த, வட மாநிலத்தைச் சேர்ந்த தாழ்த்தப்பட்ட மாணவர்கள் இங்கு சேர்ந்து படிக்கிறார்கள். அந்த மையத்திலிருந்து சென்ற ஆண்டு தேர்வு பெற்றவர்கள் எத்தனை பேர்? அதிலும் குறிப்பாக, தமிழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் எத்தனை ஐ.ஏ.எஸ். ஐ.பி.எஸ்., தேர்வு பெற்று இருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எ. இராமகிருஷ்ணன் ; மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, இதுபற்றி விவரமான விடை இப்பொழுது இல்லை. தனிக் கேள்வி போட்டால் விவரமாக அளிக்க இயலும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இரத்த சேமிப்பு வங்கி

*3366—திரு. ஏ. சுப்பு :

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா--

(அ) இராசிபுரம் அரசு மருத்துவமனையில் இரத்த சேமிப்பு வங்கி ஒன்று ஆரம்பிக்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி: தலைவர் அவர்களே (அ) மற்றும் (ஆ) இராசிபுரம் அரசு மருத்துவமனையில் இரத்த சேமிப்பு வங்கி ஆரம்பிக்கும் திட்டம் தற்போது இல்லை.

பொறையாறு அரசு மருத்துவ மனை

*3772—திரு. எம். முகமது சித்திக்:

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

பொறையாறு அரசு மருத்துவமனை நவீனமயமாக்கப் படுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : தலைவர் அவர்களே,

வரும் ஆண்டுகளில் அரசின் நிதி ஆதாரங்களைப் பொறுத்தும் மருத்துவமனைத் தேவைகளுக்கேற்பவும், இம் மருத்துவ மனையில் புதிய கட்டிடங்கள் கட்டும்போது பரிசீலிக்கப்படும்.

1990 ஏப்ரல் 20]

திரு. வீ. பெ. துரைசாமி (மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்) ; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இங்கு சென்னையில் Free Coaching Centre for I. A. S. Training என்று ஒரு மையம் நீண்டகாலமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த மையத்தில் தென்னிந்தியாவைச் சேர்ந்த, வட மாநிலத்தைச் சேர்ந்த தாழ்த்தப்பட்ட மாணவர்கள் இங்கு சேர்ந்து படிக்கிறார்கள். அந்த மையத்திலிருந்து சென்ற ஆண்டு தேர்வு பெற்றவர்கள் எத்தனை பேர்? அதிலும் குறிப்பாக, தமிழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் எத்தனை ஐ.ஏ.எஸ். ஐ.பி.எஸ்., தேர்வு பெற்று இருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எ. இராமகிருஷ்ணன் ; மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, இதுபற்றி விவரமான விடை இப்பொழுது இல்லை. தனிக் கேள்வி போட்டால் விவரமாக அளிக்க இயலும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இரத்த சேமிப்பு வங்கி

*3366—திரு. ஏ. சுப்பு :

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) இராசிபுரம் அரசு மருத்துவமனையில் இரத்த சேமிப்பு வங்கி ஒன்று ஆரம்பிக்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி: தலைவர் அவர்களே (அ) மற்றும் (ஆ) இராசிபுரம் அரசு மருத்துவமனையில் இரத்த சேமிப்பு வங்கி ஆரம்பிக்கும் திட்டம் தற்போது இல்லை.

பொறையாறு அரசு மருத்துவ மனை

*3772—திரு. எம். முகமது சித்திக்:

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

பொறையாறு அரசு மருத்துவமனை நவீனமயமாக்கப் படுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : தலைவர் அவர்களே,

வரும் ஆண்டுகளில் அரசின் நிதி ஆதாரங்களைப் பொறுத்தும் மருத்துவமனைத் தேவைகளுக்கேற்பவும், இம் மருத்துவ மனையில் புதிய கட்டிடங்கள் கட்டும்போது பரிசீலிக்கப்படும்.

1990 ஏப்ரல் 20]

திரு. வீ. பெ. துரைசாமி (மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்) ; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இங்கு சென்னையில் Free Coaching Centre for I. A. S. Training என்று ஒரு மையம் நீண்டகாலமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த மையத்தில் தென்னிந்தியாவைச் சேர்ந்த, வட மாநிலத்தைச் சேர்ந்த தாழ்த்தப்பட்ட மாணவர்கள் இங்கு சேர்ந்து படிக்கிறார்கள். அந்த மையத்திலிருந்து சென்ற ஆண்டு தேர்வு பெற்றவர்கள் எத்தனை பேர்? அதிலும் குறிப்பாக, தமிழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் எத்தனை ஐ.ஏ.எஸ். ஐ.பி.எஸ்., தேர்வு பெற்று இருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எ. இராமகிருஷ்ணன் ; மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, இதுபற்றி விவரமான விடை இப்பொழுது இல்லை. தனிக் கேள்வி போட்டால் விவரமாக அளிக்க இயலும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இரத்த சேமிப்பு வங்கி

*3366—திரு. ஏ. சுப்பு :

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) இராசிபுரம் அரசு மருத்துவமனையில் இரத்த சேமிப்பு வங்கி ஒன்று ஆரம்பிக்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி: தலைவர் அவர்களே (அ) மற்றும் (ஆ) இராசிபுரம் அரசு மருத்துவமனையில் இரத்த சேமிப்பு வங்கி ஆரம்பிக்கும் திட்டம் தற்போது இல்லை.

பொறையாறு அரசு மருத்துவ மனை

*3772—திரு. எம். முகமது சித்திக்:

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

பொறையாறு அரசு மருத்துவமனை நவீனமயமாக்கப் படுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : தலைவர் அவர்களே,

வரும் ஆண்டுகளில் அரசின் நிதி ஆதாரங்களைப் பொறுத்தும் மருத்துவமனைத் தேவைகளுக்கேற்பவும், இம் மருத்துவ மனையில் புதிய கட்டிடங்கள் கட்டும்போது பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. எம் முகமது சித்திக் ; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனது தொகுதியிலேயே இருக்கின்ற ஒரே அரசு மருத்துவ மனை, தஞ்சை மாவட்டம், தரங்கம்பாடி பொறையாறு மருத்துவ மனையாகும். இந்த மருத்துவமனை யில்தான், இந்தத் தொகுதியிலுள்ள அனைவரும் அனைத்துச் சிகிச்சைகளும் பெறுவதற்கு வாய்ப்புக்களை ஏற்படுத்த வேண்டும். விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்ற காலத்தில் நாகப்பட்டினம், மயிலாடு துறைக்கு அங்குள்ள மருத்துவர்கள் ரெஃபர் செய்து அனுப்பு கிறார்கள். ஆபத்தான நிலையில் அங்கே சென்றால், ரெஃபர் செய்து அனுப்புகின்ற நேரத்தில், போகும்வழியிலேயே அவர் களில் பலர் உயிரை விட்டு விடுகிறார்கள். ஏறக்குறைய ஆங்கி லேயர்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே கட்டப்பட்ட சுண்ணாம்பு கட்டிடமும் ஓட்டுவில்லை. கட்டிடமும் கட்டிய நிலைமை யிலேயே அப்படியே இருக்கின்றன. அங்கே நுண்கதிர் சிகிச்சைப் பிரிவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் ; அமைச்சரை வேண்டு மானால் மருத்துவமனையை வந்து பார்க்கச் சொல்கிறேன். சுருக்கமாகக் கேளுங்கள்.

திரு. எம். முகமது சித்திக் ; அங்கே அந்த மருத்துவ மனையை வட்டத் தலைமையிட மருத்துவமனையாக உயர்த்து வதற்கும், 24 படுக்கைகள் கொண்டதாக மேற்கொள்வதற்கும் நுண்கதிர் சிகிச்சைப் பிரிவை ஏற்படுத்துவதற்கும், அறுவை அரங் கம் ஏற்படுத்துவதற்கும் அனைத்துப் பரிந்துரைகளும் இயக்குநர் அவர்களால் சிபாரிசு செய்யப்பட்டுள்ளது. இந்த சிபார்சு பல ஆண்டுகளாக இருக்கிறது. ஆகவே, ஏழைஎளிய மக்களுடைய நலம் கருதி மாண்புமிகு அமைச்சர் வரும் ஆண்டிலாவது நிதியினை ஒதுக்கி இந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

9—55 மணி.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி; தலைவர் அவர்களே, அங்கே நுண்கதிர் விச்சு பிரிவு கட்ட முடிவு செய்யப்பட்டது. ஆனால், கட்டிடங்கள் சரியாக இல்லாத சூழ் நிலையில் அந்தப் பிரிவை அங்கே துவக்க முடியாத நிலை ஏற் பட்டது. ஆகவே, கட்டிடங்கள் கட்டிய பிறகு கதிர்வீச்சுப் பிரிவைத் துவக்க அரசு முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். முகமது சித்திக் ; தலைவர் அவர்களே, அந்த மருத்துவமனைக்கு அதிகமான நோயாளிகள் வருகிறார் கள். அவர்கள் படுப்பதற்குக்கூட படுக்கை வசதி இல்லா மல் கீழே தரையில் பாய் விரித்துப் படுக்க வேண்டிய நிலை இருக் கிறது. ஆகவே, அங்கே வருகிற நோயாளிகளுக்கும் மருத்துவர்

1990 ஏப்ரல் 20]

களுக்கும் இடையில் தகராறு ஏற்பட்டு விடுகிறது. வேண்டியவர்களுக்குப் படுக்கை கொடுக்கிறீர்கள், வேண்டாதவர்களுக்கு பாயில் கீழே படுக்கச் சொல்கிறீர்கள் என்றெல்லாம் சொல்கிற நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அந்த நோயாளிகளுடைய நலனைக் கருதி அதிக படுக்கை வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்கு விரைவில் அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : தலைவர் அவர்களே, இப்போது 30 படுக்கை வசதியுடன் அந்த மருத்துவமனை இயங்கி வருகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அங்கேயிருக்கிற சமூகநலச் சங்கங்கள், வசதி படைத்தவர்களை அணுகி புதிய கட்டிடங்களைக் கட்டிக் கொடுக்க முன் வருவார் என்றால், அரசு, நிதிநிலையைக் கருதி படுக்கை வசதி எண்ணிக்கையை அதிகரிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

குடிநீர்ப் பஞ்சத்தைப் போக்க நடவடிக்கை.

*5494—திரு. கே. சின்னசாமி :

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

சேந்தமங்கலம், புதுசத்திரம், நாமகிரிப்பேட்டை ஆகிய ஒன்றியப் பகுதிகளின் குடிநீர்ப் பஞ்சத்தைப் போக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

சேந்தமங்கலம், புதுச்சத்திரம் மற்றும் நாமகிரிப்பேட்டை ஆகிய ஒன்றியப்பகுதிகளில் பல்வேறு திட்டங்களின் வாயிலாகக் குடிநீர்த் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

ஒட்டப்பிடாரம் அரசு மருத்துவமனை

*6253—திரு. எம். முத்தையா :

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

ஒட்டப்பிடாரம் அரசு மருத்துவமனையை வ.உ.சி. மருத்துவமனை என்று பெயர் சூட்ட அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி: தலைவர் அவர்களே,

1990 ஏப்ரல் 20]

களுக்கும் இடையில் தகராறு ஏற்பட்டு விடுகிறது. வேண்டியவர்களுக்குப் படுக்கை கொடுக்கிறீர்கள், வேண்டாதவர்களுக்கு பாயில் கீழே படுக்கச் சொல்கிறீர்கள் என்றெல்லாம் சொல்கிற நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அந்த நோயாளிகளுடைய நலனைக் கருதி அதிக படுக்கை வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்கு விரைவில் அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : தலைவர் அவர்களே, இப்போது 30 படுக்கை வசதியுடன் அந்த மருத்துவமனை இயங்கி வருகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அங்கேயிருக்கிற சமூகநலச் சங்கங்கள், வசதி படைத்தவர்களை அணுகி புதிய கட்டிடங்களைக் கட்டிக் கொடுக்க முன் வருவார் என்றால், அரசு, நிதிநிலையைக் கருதி படுக்கை வசதி எண்ணிக்கையை அதிகரிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

குடிநீர்ப் பஞ்சத்தைப் போக்க நடவடிக்கை.

*5494—**திரு. கே. சின்னசாமி :**

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

சேந்தமங்கலம், புதுசத்திரம், நாமகிரிப்பேட்டை ஆகிய ஒன்றியப் பகுதிகளின் குடிநீர்ப் பஞ்சத்தைப் போக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

சேந்தமங்கலம், புதுச்சத்திரம் மற்றும் நாமகிரிப்பேட்டை ஆகிய ஒன்றியப்பகுதிகளில் பல்வேறு திட்டங்களின் வாயிலாகக் குடிநீர்த் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

ஒட்டப்பிடாரம் அரசு மருத்துவமனை

*6253—**திரு. எம். முத்தையா :**

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

ஒட்டப்பிடாரம் அரசு மருத்துவமனையை வ.உ.சி. மருத்துவமனை என்று பெயர் சூட்ட அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி: தலைவர் அவர்களே,

களுக்கும் இடையில் தகராறு ஏற்பட்டு விடுகிறது. வேண்டியவர்களுக்குப் படுக்கை கொடுக்கிறீர்கள், வேண்டாதவர்களுக்கு பாயில் கீழே படுக்கச் சொல்கிறீர்கள் என்றெல்லாம் சொல்கிற நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அந்த நோயாளிகளுடைய நலனைக் கருதி அதிக படுக்கை வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்கு விரைவில் அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : தலைவர் அவர்களே, இப்போது 30 படுக்கை வசதியுடன் அந்த மருத்துவமனை இயங்கி வருகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அங்கேயிருக்கிற சமூகநலச் சங்கங்கள், வசதி படைத்தவர்களை அணுகி புதிய கட்டிடங்களைக் கட்டிக் கொடுக்க முன் வருவார் என்றால், அரசு, நிதிநிலையைக் கருதி படுக்கை வசதி எண்ணிக்கையை அதிகரிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

குடிநீர்ப் பஞ்சத்தைப் போக்க நடவடிக்கை.

***5494—திரு. கே. சின்னசாமி :**

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

சேந்தமங்கலம், புதுசத்திரம், நாமகிரிப்பேட்டை ஆகிய ஒன்றியப் பகுதிகளின் குடிநீர்ப் பஞ்சத்தைப் போக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

சேந்தமங்கலம், புதுச்சத்திரம் மற்றும் நாமகிரிப்பேட்டை ஆகிய ஒன்றியப்பகுதிகளில் பல்வேறு திட்டங்களின் வாயிலாகக் குடிநீர்த் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

ஒட்டப்பிடாரம் அரசு மருத்துவமனை

***6253—திரு. எம். முத்தையா :**

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

ஒட்டப்பிடாரம் அரசு மருத்துவமனையை வ.உ.சி. மருத்துவமனை என்று பெயர் சூட்ட அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி: தலைவர் அவர்களே,

[1990 ஏப்ரல் 20

இந்தக் கேள்வியைத் தாமதமாகக் கேட்டிருக்கிறார். கலைஞர் அவர்களின் அரசு கேள்வி வருவதற்கு முன்பே நடைமுறைப் படுத்துகிற அடிப்படையில் வ.உ.சி. அரசு மருத்துவ மனை என்று, பெயர் முதலில் சூட்டப்பட்டு விட்டது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். முத்தையா : தலைவர் அவர்களே, பெயர் சூட்டிய பிறகாவது அந்த மருத்துவமனைக்கு நல்லமுறையில் நவீன வசதிகளைக் கொண்டுவர அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன். ஏனென்றால், வெள்ளைக்காரன் காலத்தில் கட்டப்பட்ட மருத்துவமனை இன்றைக்கு அப்படியே இருக்கிறது. எந்த சௌகரியமும் இல்லை. நாங்கள் நோயாளிகளை முக்கியமாகப் பார்க்க வேண்டுமென்றால் தூத்துக்குடிக்கு போகவேண்டும் அல்லது கோவில்பட்டிக்கு ஆஸ்பத்திரிக்குப் போகவேண்டும். அந்தத் தாலுக்காவில் இது ஒரு மருத்துவமனை தான் இருக்கிறது. ஆகவே, படுக்கை வசதிகளையும், நவீன வசதிகளையும் ஏற்படுத்திக் கொடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்இற தெய்வசிகாமணி : தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் பெயர் மாற்றத்தைத் தான் கேட்டிருக்கிறார். வ.உ.சி. மருத்துவமனை என்று பெயர் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. நிச்சயமாக, பெயரை வைத்திருக்கிற அரசு, பெயருக்கு ஏற்ப நவீன வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்கான முயற்சிகளை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். முத்தையா : தலைவர் அவர்களே, அந்த மருத்துவ மனையில் நல்லமுறையில் நவீன வசதிகளை ஏற்படுத்தவிருக்கிற இந்த அரசுக்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினாக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு : ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறி இடப் பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. தகவல் கோரல்.

காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை பற்றி நடைபெறும் பேச்சுவார்த்தை குறித்து அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்கள் கூட்டத்தில் அ. இ. அ. தி. மு. க. கலந்து கொள்ளாதது குறித்து

*திரு. எஸ். ஆர். இராதா : தலைவர் அவர்களே, இன்று காலையில் கூட்டப்பட்டிருந்த காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை சம்பந்தமான அனைத்துக் கட்சிக் கூட்டத்தில் அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக சார்பில் நாங்கள் கலந்து கொள்ளவில்லை. அதற்குக் காரணம் நடுவர். . . .

இந்தக் கேள்வியைத் தாமதமாகக் கேட்டிருக்கிறார். கலைஞர் அவர்களின் அரசு கேள்வி வருவதற்கு முன்பே நடைமுறைப் படுத்துகிற அடிப்படையில் வ.உ.சி. அரசு மருத்துவ மனை என்று, பெயர் முதலில் சூட்டப்பட்டு விட்டது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். முத்தையா : தலைவர் அவர்களே, பெயர் சூட்டிய பிறகாவது அந்த மருத்துவமனைக்கு நல்லமுறையில் நவீன வசதிகளைக் கொண்டுவர அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன். ஏனென்றால், வெள்ளைக்காரன் காலத்தில் கட்டப்பட்ட மருத்துவமனை இன்றைக்கு அப்படியே இருக்கிறது. எந்த சௌகரியமும் இல்லை. நாங்கள் நோயாளிகளை முக்கியமாகப் பார்க்க வேண்டுமென்றால் தூத்துக்குடிக்கு போகவேண்டும் அல்லது கோவில்பட்டிக்கு ஆஸ்பத்திரிக்குப் போகவேண்டும். அந்தத் தாலுக்காவில் இது ஒரு மருத்துவமனை தான் இருக்கிறது. ஆகவே, படுக்கை வசதிகளையும், நவீன வசதிகளையும் ஏற்படுத்திக் கொடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் பெயர் மாற்றத்தைத் தான் கேட்டிருக்கிறார். வ.உ.சி. மருத்துவமனை என்று பெயர் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. நிச்சயமாக, பெயரை வைத்திருக்கிற அரசு, பெயருக்கு ஏற்ப நவீன வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்கான முயற்சிகளை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். முத்தையா : தலைவர் அவர்களே, அந்த மருத்துவ மனையில் நல்லமுறையில் நவீன வசதிகளை ஏற்படுத்தவிருக்கிற இந்த அரசுக்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினாக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு : ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறி இடப் பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. தகவல் கோரல்.

காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை பற்றி நடைபெறும் பேச்சுவார்த்தை குறித்து அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்கள் கூட்டத்தில் அ. இ. அ. தி. மு. க. கலந்து கொள்ளாதது குறித்து

*திரு. எஸ். ஆர். இராதா : தலைவர் அவர்களே, இன்று காலையில் கூட்டப்பட்டிருந்த காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை சம்பந்தமான அனைத்துக் கட்சிக் கூட்டத்தில் அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக சார்பில் நாங்கள் கலந்து கொள்ளவில்லை. அதற்குக் காரணம் நடுவர்....

[1990 ஏப்ரல் 20]

*மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பிரச்சினை குறித்து இந்த அவையில் மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் இந்த நேரத்தில் எதையாவது சொன்னால் அது ஒரு வேளை தவறான விளைவுகளுக்குக் காரணமாகும். ஆகவே, அப்படியே ஏதாவது சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இருந்தால் முதலமைச்சர் அவர்கள் இருக்கிறபோது, அவர்களைக் கலந்து கொண்டு அதற்குப் பிறகு தேவையானால் தெரிவிக்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முன்னவருடைய கருத்தை ஏற்றுக்கொள்கிறேன். நான் அதிலே தவறாகவோ, வாதத்தை உண்டாக்குகிற வகையிலோ பேச வேண்டுமென்று விரும்பவில்லை. நாங்கள் ஏன் கலந்துகொள்ள வில்லை என்பதற்குக் காரணம் சொல்ல விரும்பினேன். (குறுக் கீடுகள்).

10-00 மணி

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, அவரவரும் ஒவ்வொரு காரணத்தால் ஒவ்வொரு காரியத்தில் கலந்து கொள்ளலாம், கலந்து கொள்ளாமலும் இருக்கலாம். அவற்றைச் சட்டமன்றத்திலே சொல்லியாகவேண்டும் என்ற ஒரு கட்டாயமும் இல்லை. அதை அனுமதிப்பதும் கூட அவ்வளவு நல்லதல்ல என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் வேறு பிரச்சினை ஏதாவது இருந்தால் பேசலாம். (குறுக்கீடுகள்) அருள்கூர்ந்து இது தொடர்பாக, அவையிலே காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை தொடர்பாக எதுவும் சொல்லவேண்டாம். நேற்றே முதல்வர் அவர்கள் இது தொடர் பாக எந்தக் கருத்து வேறுபாடும் இருக்கக்கூடாது என்று சொல்லி யிருக்கிறார்கள். அப்படி ஏதாவது பேசுவதாக இருந்தால், நீங்கள் எழுதிக் கொடுங்கள். அதை முறைப்படி முதல்வர் அவர்களுக்கு அனுப்பி, அதற்கான விடையைப் பெற்று, அதற்குப் பிறகு என்ன செய்யலாம் என்பதைப் பார்க்கலாம். மற்றபடி இதைப்பற்றி அவையிலே, இப்போது பேசக்கூடாது. (குறுக்கீடு கள்), அவர்கள் பேசுவது எதுவும் அவைக்குறிப்பில் ஏறாது. இது தொடர்பாக வேறு செய்திகள் இருந்தால் நீங்கள் சொல் லுங்கள். (குறுக்கீடுகள்). வேறு செய்திகள் இருந்தால் சொல்லுங் கள். எல்லோரும் இதையே பேசிக் கொண்டிருந்தால் நன்றாக இராது. எல்லோரும் உட்காருங்கள். (குறுக்கீடுகள்).

[1990 ஏப்ரல் 20

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முன்னவர் அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொல்கிறார்கள். முதல்வர் அவர்கள் வந்ததற்குப் பின்னர் இதைப்பற்றி பேசலாம் என்று சொல்கிறார்கள். மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் வந்த பின்னாலே பேசுவதிலே எங்களுக்கு ஆட்சேபணை ஒன்றும் இல்லை. ஆனால் கருத்தைச் சொல்ல ஆரம்பித்தபோது(குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஒரு சிறிய செய்தி. காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை தொடர்பாக ஒரு பெரிய சிக்கல் நீண்டகால மாகத் தீர்க்கப்படாமல் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அனைத்துக் கட்சியினரும் ஒருங்கிணைந்து தமிழக அரசோடு உறவு கொண்டு ஒத்துழைத்து, சிறப்பாகச் செய்யவேண்டிய அளவிற்கு எடுக்கப் பட்ட பிரச்சினை இது. இது தொடர்பாக வேறு ஏதேனும் உள் பிரச்சினைகள் இருக்குமானால், அவற்றை முதல்வர் அவர் களிடத்திலே தெரிவித்தால் நான் என்ன என்று கேட்டு, உங் களுக்குச் சொல்லி, அதற்குப் பிறகு அவையிலே எழுப்பமுடியுமே தவிர, இந்தப் பிரச்சினைக்கு வேறு வகையிலே வடிவம் கொடுக்க வேண்டாம் என்பதற்காகத்தான் அவை முன்னவர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே இதைவிட்டு விட்டு வேறு ஏதேனும் சொல்ல விரும்பினால் நீங்கள் சொல்லலாம். இந்தச் செய்தி தொடர்பாக நீங்கள் எழுதிக் கொடுத்தால், நான் தக்க வாறு அதற்கான விடையைத் தக்க நேரத்தில் தெரிவிக்க முடியும். (குறுக்கீடு).

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு முன்னவர் அவர்கள் முதல்வர் அவர்கள் வந்ததற்குப் பின்னாலே இதைப்பற்றிப் பேசலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றிப் பேசு வதில் எனக்கு ஒன்றும் பிரச்சினை இல்லை. அவர்கள் வந்த பிறகு கூட நாங்கள் கருத்துக்களைச் சொல்லலாம். ஏன் என்றால், இன்றைக்குக் காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை சம்பந்தமாக பத்திரிகையிலே வந்துவிட்டது. நடுவர் மன்றத் தீர்ப்பை நாங்கள் வற்புறுத்துகிறோம். அதை வற்புறுத்துகிறோம் என்றுதான் சொல்கிறோம். இதிலே பிரச்சினை வரவேண்டும் என்று நாங்கள் விரும்பவில்லை.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பிரச்சினையில் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு உண்மையிலே அக்கறை இருக்கிறது என்பதிலே எனக்குச் சந்தே கம் இல்லை. ஆனால் பத்திரிகையிலே வருகிற செய்திகளுக்கு எல்லாம் சட்டமன்றத்திலே ஒரு பதிலை அளிக்கவேண்டுமென்றோ சட்டமன்றத்தைப் பத்திரிகைகளுக்குப் பதில் அளிப்பதற்காகப் பயன்படுத்தவேண்டுமென்றோ நான் கருதவில்லை. எல்லாவற்றை யும்விட இந்தப் பிரச்சினை சற்று உளப்பூர்வமாக அனைவரும் ஈடுபட்டுச் செய்கிற ஒரு காரியமாக இருப்பதால், இந்தப் பிரச்சினையில் வேறுவிதமான நிலை ஏற்படுவதற்கு இடம் தராமல் இருப்பதற்காகத்தான் நான் கேட்டுக்கொண்டேன்.

3. உரிமை மீறல் பிரச்சினை.

17—3—1990 ஆம் நாளன்று அ.இ.அ.தி.மு.க. வினர் வெளி நடப்புச் செய்தபிறகு, நிதிநிலை அறிக்கையை முதல்வர் வாசித்தபோது அவையில் எதிர்க்கட்சித் தலைவரும், துணைத் தலைவரும் அமர்ந்திருப்பதாகத் தொலைக்காட்சி யில் ஒளிபரப்பப் பெற்றுள்ளது குறித்து—பேரவைத் தலை வரின் தீர்ப்பு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : 19—3—1990 அன்று மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் திரு. எஸ். ஆர். இராதா அவர்கள் சென்னைத் தொலைக்காட்சி நிலையத்தார் மீது கீழ்க்கண்ட அவை உரிமை மீறல் பிரச்சினையை அவையில் எழுப்பினார்கள் :

''நிதிநிலை அறிக்கையை வாசிக்கும்போது, நாங்கள் வெளி நடப்புச் செய்திருக்கிறோம், எனவே வெளிநடப்புச் செய்திருக்கிற எங்களை சட்டமன்றத்திலே காட்டுவது என்பது சட்டமன்றத் தில் நடக்காத ஒன்றை நடந்ததாகக் காட்டுவது உரிமை மீறிய செயலாகும்'' என்று குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள்.

அன்று நான் இதுகுறித்துத் தொலைக்காட்சி நிலையத்தாருக்கு எழுதி விளக்கம் பெற்று எனது தீர்ப்பை அளிக்கிறேன் என்று கூறியிருந்தேன்.

சென்னைத் தொலைக்காட்சி நிலைய இயக்குநர் தனது 22—3—1990 ஆம் தேதியிட்ட கடிதத்தில் கீழ்க்கண்டவாறு குறிப் பிட்டுள்ளார்கள் :

"There has been an unintentional mistake while transposing the shots of the Assembly scene taken before and after over the scene of presentation of the budget which is regretted" என்று குறிப் பிட்டுவிட்டு, "The linking of the clipping of Thiru S. R. Radha and Thirn Thirunavukkarasu with visuals of the budget presentation has happened by mistake and without any bad intention. However we regret very much for the mistake." என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள்.

தொலைக்காட்சி நிலையத்தார் தங்களது தவற்றை ஏற்றுக் கொண்டு அதற்கு வருத்தமும் தெரிவித்துள்ளபடியால், இந்தப் பிரச்சினையை இத்துடன் முடித்து விடலாம். இருப்பினும் தொலைக்காட்சி போன்ற பொது நிறுவனங்கள் பேரவையின் நிகழ்ச்சிகளை வெளியிடும்போது மிகுந்த கவனத்தோடு அவற்றை வெளியிடவேண்டும் என்று அறிவுறுத்த விரும்புகிறேன்.

4. கவன ஈர்ப்பு.

(அ) திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்திலும் திண்டிவனம் நகரத்திலும் குடிநீர்ப் பஞ்சம் காரணமாக பொது மக்கள் படும் நிலை குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் பெ. சு. திருவேங்கடம், டி. பொன்முடி, அ. இராசேந்திரன், எஸ்.டி. உகம்சந்த் மற்றும் மு. சின்னக்குழந்தை ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புக் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களுள் ஒருவர் இதை மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார்.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டம் மற்றும் திண்டிவனம் பகுதிகளில் வறட்சியின் காரணமாகக் குடிநீர்த் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டுள்ளது குறித்த'' அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்ட எந்த ஒரு பகுதியையோ அல்லது வட்டத்தையோ அல்லது மாவட்டத்தையோ ''வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதி'' என்று அறிவிப்பு எதுவும் செய்யாமலேயே ஆங்காங்கு அனைத்து வறட்சி நிவாரணப் பணிகளும் அரசால் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1989-ம் வருடம் மைய அரசு ரூ.3805.75 இலட்சங்கள் வறட்சி நிவாரணத்திற்கு அனுமதி அளித்தது. எனினும் மாநில அரசு ரூ. 4,558.03 இலட்சங்கள் நிவாரணப் பணிகளுக்காக செலவு செய்தது. விவரம் இணைப்பில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

2. இதன் அடிப்படையில் கடந்த ஆண்டு 1989 ஆம் ஆண்டு திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்தில் (பிரிவினைக்கு முன் வடஆற்காடு மாவட்டம்) குடிதண்ணீர் பற்றாக்குறையைப் போக்கும் நோக்குடன், கீழ்க்கண்டவாறு மொத்தம் ரூ. 99.46 இலட்சங்கள் அனுமதிக்கப்பட்டு குடிதண்ணீர் பிரச்சினை தீர்த்து வைக்கப்பட்டது.

(ரூ. இலட்சத்தில்)

1.	புதிய திறந்தவெளிக் கிணறுகள் அமைக்க ..	8.50
2.	உறைக்கிணறுகள் அமைக்க ..	0.25
3.	திறந்தவெளிக் கிணறுகள் ஆழப்படுத்த ..	25.55
4.	லாரிகள் மூலம் குடிநீர் வழங்கிட	6.01
5.	ஆழ்துளைக் கிணறுகள் அசுத்தம் நீக்கி பழுது பார்க்க. ..	8.35
6.	தனி மின்வழித் தடம் அமைக்க	13.00
7.	ஜெனரேட்டர்கள் வாங்க	33.31
8.	வடிமுனைக் குழாய்கள் அமைக்க	4.15
9.	இதரப் பணிகள் ..	0.34
	மொத்தம் ..	99.46

மேலும் இது தவிர திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்தில் (பிரிவினைக்கு முன் வட ஆற்காடு மாவட்டம்) 620 ஆழ்துளைக் கிணறுகள் அமைக்கவும் ஆணை வெளியிடப்பட்டது. வறட்சியின் போது பாதிக்கப்பட்ட விவசாயக் கூலித் தொழிலாளர்களுக்கு மாற்று வேலைவாய்ப்பு வழங்கும் பொருட்டு இம் மாவட்டத்திற்கு ரூ. 42.50 இலட்சங்கள் அனுமதிக்கப்பட்டு வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்ட விவசாயக் கூலித் தொழிலாளர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு அளிக்கப்பட்டது. இவ்வாறாகக் கடந்த 1989 ஆம் ஆண்டு வறட்சி நிவாரணப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

3. தற்போது சிறப்பு ஆணையர் மற்றும் வருவாய் நிருவாக ஆணையர் அனைத்து மாவட்டாட்சியர்களையும் கலந்து ஆலோசித்து மாவட்டத்திலுள்ள குடிதண்ணீர் நிலைமையைப் பற்றிய கருத்துரு ஒன்று அரசுக்கு அனுப்பக் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளார். அன்னாரின் அறிக்கை அரசுக்குக் கிடைக்கப்பெற்றதும், நிலைமைக்கேற்றவாறு அனைத்து மாவட்டங்களிலும் வறட்சி நிவாரணப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

DROUGHT 1989—STATEMENT SHOWING THE CEILING OF EXPENDITURE APPROVED BY GOVERNMENT OF INDIA AND THE AMOUNT SPENT BY STATE GOVERNMENT.

Serial number and name of the Scheme.	*Approved ceiling by Government of India.*	*Expenditure upto 31st October 1989 by State Government.*
(1)	(2)	(3)
A. NON-PLAN—		
1 Transportation of water *through lorries:*		
Urban	180.00	182.76
Rural	45.00	97.97
2 Flushing and repairing *of Bore Wells :*		
Urban	15.00	33.13
Rural	30.00	50.79
3 *Deepening of Open Wells :*		
Urban	10.00	60.78
Rural	90.00	191.71
4. Transportation of water for Madras, Madurai, Kodaikanal and *Pudukkottai.*	186.25	384.32
Total ..	556.25	1001.46

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(1)	(2)	(3)
I. B. PLAN—		
1 *Bore wells :*		
Urban	375.00	334.17
Rural	1,165.00	1,247.70
2 *Construction of open wells :*		
Urban	5.00	17.25
Rural	66.26	80.81
3 *Ring wells :*		
Urban	9.70	7.40
Rural	32.50	34.41
4 *Improvement of power pumps :*		
Urban	16.40	19.54
Rural	34.60	48.70
5 *Feeder lines :*		
Urban	66.47	65.67
6 *Cattle tubs :*		
Rural	12.79	12.79
7. *Filter Point into India II Hand Pumps and conversation of Filter point :*		
Urban	3.75	3.75
Rural	13.00	18.00

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்] [1990 ஏப்ரல் 20

8. *Improvement of drinking water supply schemes :*		
Urban	43.70	69.77
Rural	95.75	109.79
9 *Supply of water to Schools, Hospitals Hostels, etc.:*		
Urban	..	..
Rural	10.00	10.00
10 *Comprehensive Water Supply Scheme;*		
Urban	72.87	67.85
Rural	152.21	164.25
11 Madras City	175.00	175.27
12 Madurai City	60.00	59.95
13 Coimbatore City	15.00	15.00
14 Kodaikanal Township	2.50	5.00
Total ..	2,426.90	2,567.07
II. Labour oriented scheme	300.00	498.50
III. Agricultural input subsidy	450.00	450.00
IV. Supplementary nutrition	36·00	36·00
V. Public Health	10.00	10.00
VI. Fodder supply	25.00	25.00
Total ..	3,248.50	3,586.57
Grand total (A+B) ..	3,804.75	4,588.03

1990 ஏப்ரல் 20]

10–05 மணி

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவர அறிக்கையில் ஏற்கெனவே வட ஆற்காடு மாவட்டம் ஒன்றாக இருந்தபோது செய்த பணிகளைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்போது அறிக்கை கேட்கப்பட்டுள்ளதாகத்தான் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இன்றைய தினம் திருவண்ணாமலை. சம்புவராயர் மாவட்டத்திலுள்ள 18 ஒன்றியங்களிலும் கடுமையான தண்ணீர் பஞ்சம் இருக்கிறது. குறிப்பாக என்னுடைய கலசப்பாக்கம் தொகுதியிலுள்ள சேத்துப்பட்டு, ஜவ்வாது மலை, துரிஞ்சாபுரம் கலசப்பாக்கம் ஒன்றியங்களிலுள்ள 105 ஊராட்சிகளிலும் கடுமையான குடிதண்ணீர் பஞ்சம் இருக்கிறது. இறைவைப் பாசனத்தாலே பயிரிட முடியாத சூழ்நிலையிலே விவசாயக் கூலிகள் வேலையை இழந்திருக்கிறார்கள். அதைப் போக்குகின்ற வகையில் நம்முடைய அரசு போர்க்கால நடவடிக்கை போன்று உடனடியாக அறிக்கையைப் பெற்று, நிதி ஒதுக்கி, விவசாயக் கிணறுகளை ஆழப்படுத்தி தக்காவிக் கடனும் வழங்கி, விவசாயிகள் கூலியைப் பெறுவதற்கும், வேலைவாய்ப்பிற்கும் குடிதண்ணீர் பஞ்சத்தை போக்கவும், ஆழ்துளைக் கிணறுகளை அமைக்க அரசு உடனடி நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசு வறட்சியைப் போக்கவும், குடிதண்ணீர் வசதிகளைப் பெருக்கவும், எந்தெந்த வகையில் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைப் பற்றிய குறிப்பு இங்கே தரப்பட்டிருக்கிறது. இது தவிர, திருவண்ணாமலை-சம்புவராயர் மாவட்டத்தில் பிரிவினைக்கு முன்பு எத்தனை ஆழ்துளைக் கிணறுகள் அமைக்கப்பட்டன என்ற செய்தியும் தரப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது சம்புவராயர் மாவட்டத்தில் இருக்கின்ற வறட்சியைக் கணக்கில் எடுத்து குடிதண்ணீர் நிலைமையைப் பற்றி கருத்துரு ஒன்றை அரசுக்கு அனுப்ப கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களின் அறிக்கை அரசுக்கு கிடைக்கப் பெற்றதும், நிலைமைக்கேற்றவாறு அனைத்து மாவட்டங்களிலும் வறட்சி நிவாரணப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படும். சம்புவராயர் மாவட்டத்திற்கு தனிச் சலுகை தரப்படும்.

திரு. டி. பொன்முடி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சருடைய அறிக்கைகள் இங்கே அளிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இருந்தாலும் திருவண்ணாமலை-சம்புவராயர் மாவட்டத்திலுள்ள மக்கள் வறட்சியால் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். வறட்சியினுடைய கொடுமையால் கால்நடைகள் கூட தண்ணீர் இல்லாமல் அதிகமான அளவில் கஷ்டத்திற்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எனவே அருள்கூர்ந்து அமைச்சர் பெருமகனார் அவர்கள் சம்புவராயர் மாவட்டம் 18 ஒன்றியங்களும் வறட்சியால் வாடிக் கொண்டிருக்கிற

[திரு. டி. பொன்முடி] [1990 ஏப்ரல் 20

நேரத்தில், என்னுடைய தொகுதியில் 99 பஞ்சாயத்துக்களிலுள்ள குறிப்பாக செ. கூடலூர், தண்டராம்பட்டு, தானிப்பாடி, பறையப்பட்டி, அவ்வப்பட்டு போன்ற சில கிராமங்களில் தண்ணீர் இல்லாமல் தவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நீங்கள் லாரிகளின் மூலம் தண்ணீர் வழங்குகின்றபோது நகராட்சிகளுக்கு மட்டும் தண்ணீர் வழங்குகின்ற ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. கிராம மக்கள் என்ன பாவம் செய்தார்கள்? கிராம மக்களுக்கும் லாரிகளில் தண்ணீர் வழங்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பொன்முடி அவர்களின் உணர்வை நான் மதிக்கின்றேன். அவரது தொகுதியில் ஏற்பட்டிருக்கின்ற சூழ் நிலையைப் பற்றி எடுத்துச் சொன்னார். கவலைப்படுகிறேன். நிச்சயம் அவைகளைப் போக்குகின்ற வகையில் இந்த அரசு விரைந்து நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை அவருக்கு சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. அ. இராசேந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருவண்ணாமலை—சம்புவராயர் மாவட்டத்தில் வறட்சி கோர தாண்டவம் ஆடுகின்றது. இப்படியே நீடித்தால் கிராமத்திலே இருக்கின்ற மக்கள் எல்லாம் கிராமத்தை விட்டு நகரங்களை நோக்கி படையெடுக்கின்ற காலம் வெகு துாரத்தில் இல்லை. அதை மனதில் கொண்டு, எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுக்கின்ற கோரிக்கைகளை முன் வைத்து, அறிக்கை வருவதற்கு முன்பு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களுக்கு முன் தொகை ஏதாவது அளிப்பதற்கு இந்த அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசும்போது திருவண்ணாமலை—சம்புவராயர் மாவட்டம் வறட்சியில் வாடிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை எடுத்துச்சொல்லி, அதே நேரத்தில் இந்த நிலை இப்படியே நீடிக்குமானால் என்ற ஒரு வார்த்தையைச் சொன்னார். நீடிப்பதற்கு இந்த அரசு அனுமதிக்காது.

10-10 மணி

***திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் :** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற அந்த குறிப்பின் படி சென்ற ஆண்டு வறட்சி நிவாரணத்தில் என்னென்ன பணிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன என்ற விவரத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் ஆனால், இன்றைய தினம் திருவண்ணாமலை நகரத்திலேயும். திண்டிவனம் நகரத்திலேயும் மிக அதிகமான அளவிலே குடிநீர்ப் பஞ்சம் ஏற்பட்டு அங்கு நான்கு தினங்களுக்கு ஒரு முறை திருவண்ணாமலையிலேயும், திண்டிவனத்தில் 10 தினங்களுக்கு ஒரு முறையும் குடிதண்ணீர் வழங்கப்படுகிறது,

அப்படிப்பட்ட நகரங்களுக்கு உதவி வழங்குவதற்காக விசேஷமான முறையிலே ஏதாவது திட்டத்தை அரசு உருவாக்கியிருக்கிறதா? அதேபோன்று செஞ்சி வரையிலே நம்முடைய திருக்கோவில் அருகாமையில் இருக்கிற ஆற்றிலிருந்து குடிதண்ணீர் கொண்டு போகும் திட்டத்தை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். அதை விஸ்தரித்து திண்டிவனம் நகரத்திற்கும் நல்ல முறையிலே குடிதண்ணீர் வழங்குவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : நிச்சயம் நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. மு. சின்னக்குழந்தை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்தில் கடுமையான வறட்சி நிலவிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்கள். அதே நேரத்தில் ஆரணி தாலுக்காவிலும் கடுமையான வறட்சி நிலவுவதோடு, ஆரணி நகராட்சியில் குடிநீர் சப்ளை 15 நாட்களுக்கு ஒரு முறை கொடுக்க வேண்டிய துர்ப்பாக்கியமான ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்கள் லாரிகள் மூலம் தண்ணீர் சப்ளை செய்வதற்கும் ஜெனரேட்டர் வாங்குவதற்கும் நகராட்சிக்குத் தேவையான நிதியை அளிப்பாரா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சின்னக் குழந்தைக்குப் பால் வார்க்கின்ற முயற்சியில் இந்த அரசு ஈடுபடும். (சிரிப்பு).

(ஆ) கன்னியாகுமரி மாவட்டம் குறும்பனையில் குடிநீர்ப் பஞ்சத்தால் மக்களிடையே ஏற்பட்டுள்ள பதட்டம் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் பொன். விஜயராகவன், ஆ. பாலையா ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்துக் கவன ஈர்ப்புக் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களில் ஒருவர் அதை மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார். திரு. பொன். விஜயராகவன்.

திரு. பொன். விஜயராகவன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''கன்னியாகுமரி மாவட்டம் குறும்பனை கிராமத்தில் குடிநீர்த் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டுள்ளது குறித்த'' அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

LEGISLATIVE ... TRUTH ALONE TRIUMPHS

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த்]

அப்படிப்பட்ட நகரங்களுக்கு உதவி வழங்குவதற்காக விசேஷமான முறையிலே ஏதாவது திட்டத்தை அரசு உருவாக்கியிருக்கிறதா? அதேபோன்று செஞ்சி வரையிலே நம்முடைய திருக்கோவில் அருகாமையில் இருக்கிற ஆற்றிலிருந்து குடிதண்ணீர் கொண்டு போகும் திட்டத்தை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். அதை விஸ்தரித்து திண்டிவனம் நகரத்திற்கும் நல்ல முறையிலே குடிதண்ணீர் வழங்குவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : நிச்சயம் நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. மு. சின்னக்குழந்தை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்தில் கடுமையான வறட்சி நிலவிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்கள். அதே நேரத்தில் ஆரணி தாலுக்காவிலும் கடுமையான வறட்சி நிலவுவதோடு, ஆரணி நகராட்சியில் குடிநீர் சப்ளை 15 நாட்களுக்கு ஒரு முறை கொடுக்க வேண்டிய துர்ப்பாக்கியமான ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்கள் லாரிகள் மூலம் தண்ணீர் சப்ளை செய்வதற்கும் ஜெனரேட்டர் வாங்குவதற்கும் நகராட்சிக்குத் தேவையான நிதியை அளிப்பாரா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சின்னக் குழந்தைக்குப் பால் வார்க்கின்ற முயற்சியில் இந்த அரசு ஈடுபடும். (சிரிப்பு).

(ஆ) கன்னியாகுமரி மாவட்டம் குறும்பனையில் குடிநீர்ப் பஞ்சத்தால் மக்களிடையே ஏற்பட்டுள்ள பதட்டம் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் பொன். விஜயராகவன், ஆ. பாலையா ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்துக் கவன ஈர்ப்புக் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களில் ஒருவர் அதை மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார். திரு. பொன். விஜயராகவன்.

திரு. பொன். விஜயராகவன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''கன்னியாகுமரி மாவட்டம் குறும்பனை கிராமத்தில் குடிநீர்த் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டுள்ளது குறித்த'' அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவை முன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்:

அறிக்கை.

கன்னியாகுமரி மாவட்டம், குறும்பனை குக்கிராமத்தில் குடிநீர்ப் பற்றாக்குறை இருப்பதைக் கவனத்தில் கொண்டு இதன் குடிநீர் பிரச்சினையைத் தீர்க்க குழித்துறையார் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தில் பயனடையும் கிராமமாக சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. இக்கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டமானது முழுமையாக செப்டம்பர் 1990க்குள் முடிக்கப்பட்டுவிடும். அது முதல் இக்கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தில் பயனடையும் குறும்பனை குக்கிராமம் உட்பட எல்லா கிராமங்களிலும் குடிநீர் விநியோகிக்கப்படும். இந்த ஏற்பாடு தவிர வேறு எந்த மாற்று ஏற்பாடுகளும் செய்ய குடிநீர் பெற தகுந்த நீர் ஆதாரங்கள் அருகில் இல்லை.

திரு. பொன். விஜயராகவன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தக் கிராமம் குழித்துறையார் கூட்டு குடிநீர்த் திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளதாகவும், அந்தத் திட்டம் செப்டம்பர் 1990க்குள் முடிவு அடைந்து விடும் என்பதைப் பற்றியும் இங்கே தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அது ஒரு நிரந்தரத் தீர்வு. ஆனால் இப்போது ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய கோடையில் அவர்கள் குடிநீர் இல்லாமல், அந்தக் கடற்கரை கிராமப் பக்கத்திலே எங்கேயும் குடிநீர் இல்லாமல் மிகவும் மக்கள் சிரமப் பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதனால் அவர்களுக்கு தற்காலிகமாக இந்தக் கோடையின் வெம்மையை நீக்குகின்ற வகையில் அவர்களுக்குக் குடிதண்ணீர் வழங்குகிற வகையில் தற்காலிக ஏற்பாடாக லாரி மூலமாகவோ வேறு ஏதாவது ஏற்பாடுகள் மூலமாகவோ குடிநீர் வழங்குவதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வறட்சி பகுதியில் குடிநீர் வழங்குவது பற்றி மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்கள் முன்பே பதில் அளித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே அதுபோன்ற நடவடிக்கைகளை எடுக்கின்றபோது, இந்தப் பகுதியும் கருத்தில் கொள்ளப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. பாலையா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குறும்பனை கிராமம் சுமார் பத்தாயிரம் மக்கள் தொகை கொண்டது. ஒரு பகுதி குளச்சல் சட்டமன்ற தொகுதியைச் சேர்ந்த குறுந்தங்கோடு ஊராட்சி ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்தது. இன்னொரு பகுதி கிள்ளியூர் பகுதியைச் சேர்ந்த கிள்ளியூர் பஞ்சாயத்தைச் சேர்ந்தது. அமைச்சர் அவர்கள்

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. ஆ. பாலையா]

தங்களுடைய பதிலிலே கூறுகிறபோது குழித்துறையார் கூட்டுக் குடிநீர் திட்டத்தில் அந்தக் கிராமப் பகுதி சேர்ந்திருக்கிற காரணத்தால் அங்கு மிக விரைவில் குடிநீர் வழங்கப்படும் என்ற விவரத்தைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தப் பகுதியில் இதுவரையிலும் குழித்துறையார் குடிநீர் திட்டத்தினுடைய பணிகள் தொடங்கப்படவே இல்லை என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்களா ? மேலும் அந்தப் பகுதியிலே இப்போது மிகக் கடுமையான குடிநீர் பஞ்சத்தை உடனடியாகத் தீர்த்திட அமைச்சர் என்ன நடவடிக்கை எடுக்க போகிறார் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குடிநீர் வடிகால் வாரியத் துறையிலே நடைபெற்ற கூட்டத்திலும் கலந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதுபற்றி அங்கேயும் எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பணிகள் இப்போது துரிதப்படுத்தப்பட்டு நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. மேலும் அவர்கள் உடனடியாக என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று கேட்டார். அங்கே எந்தவிதமான நீர் ஆதாரங்களும் இல்லாத காரணத்தினாலே தான் முன்பு பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டதைப் போல லாரிகளின் மூலம், மற்றவைகளின் மூலம் வறட்சி அதிகமாக இருக்கின்ற காலங்களில் குடிநீர் கொடுப்பதற்கான முயற்சிகளை இந்த அரசு பரிசீலிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

10-15 மணி

5. அறிக்கைகள் அளித்தல்.

(அ) பொதுக் கணக்கு குழு.

திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, 1989-90-ஆம் ஆண்டிற்கான பொதுக் கணக்குக் குழுவின் நாற்பத்தி இரண்டாவது (ஒன்பதாவது சட்டமன்றப் பேரவை) அறிக்கையை இந்தப் பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

(ஆ) சட்ட விதிகள் ஆய்வுக்குழு.

திரு. வீ. பெ. துரைசாமி (மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்) : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1989-90-ஆம் ஆண்டிற்கான சட்ட விதிகள் ஆய்வுக் குழுவின் நான்காவது (ஒன்பதாவது சட்டமன்றப் பேரவை) அறிக்கையை இந்த பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

தங்களுடைய பதிலிலே கூறுகிறபோது குழித்துறையார் கூட்டுக் குடிநீர் திட்டத்தில் அந்தக் கிராமப் பகுதி சேர்ந்திருக்கிற காரணத்தால் அங்கு மிக விரைவில் குடிநீர் வழங்கப்படும் என்ற விவரத்தைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தப் பகுதியில் இதுவரையிலும் குழித்துறையார் குடிநீர் திட்டத்தினுடைய பணிகள் தொடங்கப்படவே இல்லை என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்களா? மேலும் அந்தப் பகுதியிலே இப்போது மிகக் கடுமையான குடிநீர் பஞ்சத்தை உடனடியாகத் தீர்த்திட அமைச்சர் என்ன நடவடிக்கை எடுக்க போகிறார் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குடிநீர் வடிகால் வாரியத் துறையிலே நடைபெற்ற கூட்டத்திலும் கலந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதுபற்றி அங்கேயும் எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பணிகள் இப்போது துரிதப்படுத்தப்பட்டு நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. மேலும் அவர்கள் உடனடியாக என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று கேட்டார். அங்கே எந்தவிதமான நீர் ஆதாரங்களும் இல்லாத காரணத்தினாலே தான் முன்பு பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டதைப் போல லாரிகளின் மூலம், மற்றவைகளின் மூலம் வறட்சி அதிகமாக இருக்கின்ற காலங்களில் குடிநீர் கொடுப்பதற்கான முயற்சிகளை இந்த அரசு பரிசீலிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

10-15 மணி

5. அறிக்கைகள் அளித்தல்.

(அ) பொதுக் கணக்கு குழு.

திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, 1989–90-ஆம் ஆண்டிற்கான பொதுக் கணக்குக் குழுவின் நாற்பத்தி இரண்டாவது (ஒன்பதாவது சட்டமன்றப் பேரவை) அறிக்கையை இந்தப் பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

(ஆ) சட்ட விதிகள் ஆய்வுக்குழு.

திரு. வீ. பெ. துரைசாமி (மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்): மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1989–90-ஆம் ஆண்டிற்கான சட்ட விதிகள் ஆய்வுக் குழுவின் நான்காவது (ஒன்பதாவது சட்டமன்றப் பேரவை) அறிக்கையை இந்த பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. ஆ. பாலையா]

தங்களுடைய பதிலிலே கூறுகிறபோது குழித்துறையார் கூட்டுக் குடிநீர் திட்டத்தில் அந்தக் கிராமப் பகுதி சேர்ந்திருக்கிற காரணத்தால் அங்கு மிக விரைவில் குடிநீர் வழங்கப்படும் என்ற விவரத்தைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தப் பகுதியில் இதுவரையிலும் குழித்துறையார் குடிநீர் திட்டத்தினுடைய பணிகள் தொடங்கப்படவே இல்லை என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்களா? மேலும் அந்தப் பகுதியிலே இப்போது மிகக் கடுமையான குடிநீர் பஞ்சத்தை உடனடியாகத் தீர்த்திட அமைச்சர் என்ன நடவடிக்கை எடுக்க போகிறார் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குடிநீர் வடிகால் வாரியத் துறையிலே நடைபெற்ற கூட்டத்திலும் கலந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதுபற்றி அங்கேயும் எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பணிகள் இப்போது துரிதப்படுத்தப்பட்டு நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. மேலும் அவர்கள் உடனடியாக என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று கேட்டார். அங்கே எந்தவிதமான நீர் ஆதாரங்களும் இல்லாத காரணத்தினாலேதான் முன்பு பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டதைப் போல லாரிகளின் மூலம், மற்றவைகளின் மூலம் வறட்சி அதிகமாக இருக்கின்ற காலங்களில் குடிநீர் கொடுப்பதற்கான முயற்சிகளை இந்த அரசு பரிசீலிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

10-15 மணி

5. அறிக்கைகள் அளித்தல்.

(அ) பொதுக் கணக்கு குழு.

திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, 1989–90-ஆம் ஆண்டிற்கான பொதுக் கணக்குக் குழுவின் நாற்பத்தி இரண்டாவது (ஒன்பதாவது சட்டமன்றப் பேரவை) அறிக்கையை இந்தப் பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

(ஆ) சட்ட விதிகள் ஆய்வுக்குழு.

திரு. வீ. பெ. துரைசாமி (மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்) : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1989–90-ஆம் ஆண்டிற்கான சட்ட விதிகள் ஆய்வுக் குழுவின் நான்காவது (ஒன்பதாவது சட்டமன்றப் பேரவை) அறிக்கையை இந்த பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

6. மானியக் கோரிக்கைகள், 1990-91—விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

*மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் ;

" மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 5,15,96,000-க்கு மேற்படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.

திருமதி பாப்பா உமாநாத் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெர்மிட் இல்லாமல் சென்னையில் ஓடும் ஆயிரக்கணக்கான ஆட்டோக்களை பறிமுதல் செய்துவிட்டு, ஆட்டோ ஓட்டுனருக்கே பெர்மிட் வழங்கி, அவர்களது வாழ்க்கைக்கு பாதுகாப்பும், பொது மக்களுக்கு சரியான சேவையும் உறுதிப்படுத்துவதற்கான துரிதமான நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டியது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

" மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 5,15,96,000இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும் ".

திருமதி ரமணி நல்லதம்பி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை-இடையன்குடி தடம் எண் 199ஐ குட்டம் வரை (6 கி.மீ.) நீட்டித் தருவது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிருவாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 5,15,96,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

THIRU S. D. UGAMCHAND : Mr. Speaker, Sir, I move that—

"to discuss the need to increase the distance of town buses from 30 km. to 40 km."

"the sum of Rs. 5,15,96,000 under Demand No. 3—Motor Vehicle Acts—Administration, be reduced by Rs. 100."

(ஆ) கோரிக்கை எண் 33—வீட்டு வசதி.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

'' மானியக் கோரிக்கை எண். 33—வீட்டு வசதி என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 14,10,92,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.''

திரு. சி. கோவிந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பூரில் உள்ள சிறு தொழில்களான பனியன், விசைத்தறி, பாத்திரம், சலவை, சாயப்பட்டறைகள், கலாள், ரைஸ்மில், அச்சகம், ஜின்னிங் ஆகிய துறைகளில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அரசு பணியாளர்களுக்கு குறைந்த வாடகையில் வீட்டு வசதி வாரியத்தின் மூலம் வீடுகள் கட்டித்தரவேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண். 33—வீட்டு வசதி என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 14,10,92,000—இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

திரு. எச். எம். ராஜு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வீட்டு வசதிகள் எவ்வாறு செயல்படுத்தப்பட வேண்டும் என்பது பற்றியும் குறைபாடுகள் களைவது பற்றியும் விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

'' மானியக் கோரிக்கை எண். 33—வீட்டு வசதி என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 14,10,92,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுராந்தகம் கூட்டுறவு கிராமிய வீடு கட்டும் சங்கத்தின் மூலம் அனைவருக்கும் வீடுகள் கட்ட கடன் வழங்குவது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

'' மானியக் கோரிக்கை எண். 33—வீட்டு வசதி என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 14,10,92,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும் ''.

(இ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்றத் தலைப்பின் கீழ் ரூ. 8,66,96,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்''.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேராவூரணி தொகுதி சேதுபாவாசத்திரம் கடலோரப் பகுதி மீனவர்கள் தங்கள் மீன், நண்டு, இறால் போன்ற உணவுப் பொருள்களை பட்டுக்கோட்டை சென்று விற்பனை செய்ய தனி பேருந்து கட்டுமாவடி-பட்டுக்கோட்டைக்கு விட வேண்டிய அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 8,66,96,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தொலை தூரம் செல்லும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பேருந்துகள் சிலவற்றில் குடி தண்ணீர் முதலிய வசதிகள் இல்லாமலிருக்கும் நிலையை மாற்றி குடிநீர் வசதி செய்வது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 8,66,96,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை-மரக்காணம் வரையுள்ள பக்கிங்ஹாம் கால்வாயை தூர்வாரிப் படகுப் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றவாறு மாற்றியமைப்பது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 8,66,96,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

1990 ஏப்ரல் 20]

10.20 மணி

(ஈ) கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு— என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 49,53,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.''

திரு. கே. ரவி அருணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு—என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 49,53,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. உ. ரா. வரதராசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் பொதுமக்களிடமிருந்து வைப்புத் தொகை பெறுவதை நிறுத்தி வைத்துள்ளது என்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க் கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத் துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு —என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 49,53,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை துறைமுகத்தை எண்ணூர் வரை விஸ்தரிப்பு செய்து கப்பல்கள் துறைமுகத்திற்குள் வந்து செல்வதற்கு வேண்டிய வசதிகள் செய்வது என்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழி கிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப போக்கு வரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு—என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 49,53,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும.''

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவைமுன் விவாதத்திற்கு வைக்கப் பெறுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், நிர்வாகம், வீட்டுவசதி, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய தலைப்புகளின் கீழ் அவையின் முன் வைக்கப் பெற்றுள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை* நான் படித்ததாகக் குறிப்பேட்டில் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான ஆலோசனைகளைக் கூறியதற்குப் பிறகு என்னுடைய கருத்துக்களை என்னுடைய முடிவுரையில் தெரிவிக்கிறேன் என்பதைச் சொல்லி இந்த அளவுக்கு என்னுடைய உரையை நிறைவு செய்கிறேன்.

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்து இருக்கின்ற மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம், வீட்டு வசதி, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு போன்ற மானியக் கோரிக்கைகள் மீது சில கருத்துக்களை கோடிட்டுக் காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையில் மறைந்த தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் பல்வேறு மாற்றங்களை உருவாக்கித் தந்து இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் முதலில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

குறிப்பாக போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னையில் இன்றைக்கு இயங்கிக் கொண்டு இருக்கிறது. சென்னையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இயக்குகின்ற நேரத்தில் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பயணம் செய்கின்ற பயணிகளுக்கு போதிய அளவுக்கு வசதி, வாய்ப்புகள் இருக்கின்றதா என்றால் இல்லை. பெண் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றபோது ஒரு பயத்தோடுதான் பயணம் செய்ய வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நிலவிக் கொண்டிருக்கிறதை நாம் பார்க்கிறோம். சென்னை

* 191—275ஆம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் I, II, III-ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன.

யைப் பொறுத்தவரையில் தனியார் பேருந்துகள் இங்கே கிடையாது. முழுமையாக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் தான் தன்னுடைய பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கின்றது. ஆனால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது 6 மாத காலத்திற்கு முன்னால் சட்டப்பேரவையில் ஒரு விளக்கத்தைச் சொன்னார்கள். உதிரி பாகங்கள் இல்லாமல் ஏறத்தாழ 500 பேருந்துகள் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற ஒரு விளக்கத்தை அன்றைக்குச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது என்ன காரணம்? ஒரு பேருந்துக் கழகத்தில் 500-க்கு மேற்பட்ட பேருந்துகள் உதிரி பாகங்கள் இல்லாமல் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடமிருந்து நான் தெரிந்து கொள்ள விரும்புவது, எந்த காரணத்தால் அது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது? ஏன் உதிரி பாகங்கள் அங்கே கிடைக்கவில்லை என்பதை நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் மூலமாக தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

10-25 மணி

அதைப்போல 15 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 10 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. நஷ்டம் என்று சொன்னால் 13 கோடியே 25 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அதே நேரத்தில் லாபம் எவ்வளவு இருக்கிறது என்று சொன்னால் குறிப்பாக இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 2 லட்சம் ரூபாய் லாபமும், லாபத்தைத் தருகிறபோது 2 இலட்சம். நஷ்டத்தைத் தருகிறபோது 13 கோடியே 27 இலட்சம் என்று இங்கே குறிப்புகள் காட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 12 இலட்சம்; அதைப்போல தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 9 இலட்சம் என்றும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி, தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வருமானத்திற்கும் செலவிற்கும் சரியாக இருக்கிறது என்ற புள்ளி விவரம் இங்கே தரப்பட்டிருக்கிறது. வருமான அளவிற்குத்தான் செலவும் ஆகியிருக்கிறது என்ற புள்ளிவிவரத்தைத் தந்து இருக்கிறீர்கள் என்று சொன்னால், இதில் தவறு இருக்கிறது என்பதைத் தான் நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 10 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இன்றைக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், போக்குவரத்துக் கழகங்களை நாம் விரிவு படுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். விரிவுபடுத்துவது மட்டுமல்லாமல், சேஸீஸ் வாங்குகிறோம். பஸ்களுக்கு பாடி கட்டுவதற்கும், பேருந்தை இயக்குவதற்கு சேஸீஸ் யாரிடத்திலே வாங்குகிறோம் என்று சொன்னால், டாட்டா, அசோக் லேலண்ட் போன்ற நிறுவனங்களிடத்திலேயிருந்துதான் வாங்கவேண்டிய ஒரு நிலை இன்றைக்கு இருந்துகொண்டிருக்கிறது. அதைப்போல உதிரிப் பாகங்களையும் 9 நிறுவனங்களைக் கொண்ட நிறுவனத்திடமிருந்துதான்

டயர் போன்ற பல்வேறு உதிரிப் பாகங்களை வாங்கவேண்டிய ஒரு நிலை இருக்கிறது என்பதை நாம் தெரிந்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அந்த உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதற்குப் பதிலாக ஒரு தொழிற்சாலையை நாம் உருவாக்கலாம். அந்தத் தொழிற்சாலையை நாம் உருவாக்கி இருக்கிறோமா என்றால், கிடையாது. முதலாளிகளிடத்திலே சென்று ஒரு சேஸுக்கு 25 ஆயிரம், 50 ஆயிரம் என்று கூடுதலாக பணத்தைத் தந்து உதிரிப் பாகங்களை பல கோடி ரூபாய்களுக்கு நீங்கள் வாங்குகிறீர்கள். அதிலே பல்வேறு தவறுகள் இன்றைக்கு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். பேருந்தைப் பொறுத்தவரையிலும் நாம் தேவையான அளவிற்கு மக்களுக்கு இப்போது பேருந்து வசதிகளைச் செய்து தந்திருக்கிறோமா என்றால், இல்லை. புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சியில் கிராமப் புறங்கள் முழுமையும், அண்ணா கண்ட கனவை நிறைவேற்றுகின்ற வகையில்....

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

திரு. பெ. சீனிவாசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தவறு என்று பொதுவாகச் சொல்கிறார். தவறு என்ன என்பதை ஸ்பெசிபிக்காக, ஸ்பெசிபிக் சார்ஜாக சொல்லலாம். உதிரிப் பாகங்கள் வாங்குவதில் தவறு என்றால் என்ன தவறு என்பதைச் சொல்லவேண்டும்.

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதிலே தவறு என்று சொன்னால், உதிரிப் பாகங்களை உற்பத்திச் செய்கின்ற தொழிற்சாலையை நாம் உருவாக்கி இருக்கலாம் என்றுதான் குறிப்பிடுகிறேன். இவ்வளவு ஆண்டுக் காலம் நாம் தனியாரிடத்திலே ஏன் கையேந்தி நிற்கவேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய கேள்வி. உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதிலே தவறு இருக்கிறது என்று சொன்னால், அதைக் குறிப்பாக சொல்லவேண்டுமென்று சொன்னால், நிர்வாகத்திலேயிருந்து தெரிந்துகொண்டுதான் சொல்லவேண்டுமே தவிர, நாங்கள் இங்கே இருந்துகொண்டு நிர்வாகம் உங்கள் கையிலே இருக்கிற நேரத்தில், உதிரிப் பாகங்கள் வாங்குவதில் என்ன தவறு இருக்கிறது என்று எங்களால் சுட்டிக்காட்ட முடியாது. கணக்கிட்டுப் பார்க்கிறபோது, தனியார்களுக்கும் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இருக்கின்ற லாப நஷ்டங்களை நாம் கணக்கிட்டுப் பார்க்கிறபோது, இவ்வளவு நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு என்ன காரணம், 13 கோடியே 27 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று சொன்னால் இதற்கு என்ன காரணம் என்பதை நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. அ. மலர்மன்னன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் இங்கே எடுத்துச்சொல்கின்ற போது, உதிரிப்

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. அ. மலர்மன்னன்]

பாகத்தை நாமே தயாரிக்கக் கூடாதா அதை ஏன் செய்யவில்லை என்று கேட்டார்கள். ஆனால் 13 ஆண்டுக்காலமாக ஆட்சி செய்த அவர்கள் இதுபோன்ற நிலையை ஏன் உருவாக்கவில்லை என்பதை விளக்குவாரா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : நீங்களும் 5 ஆண்டுக் காலம் இருந்திருக்கிறீர்கள். அதற்குப்பிறகு 13 ஆண்டுக் காலம் வனவாசம் சென்று இன்றைக்கு ஆட்சிப் பீடத்திலே நீங்கள் அமர்ந்திருக்கிறீர்கள். நீங்கள் ஏன் உருவாக்கவில்லை என்பதைத்தான் நான் கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறேனே தவிர நாங்கள் உருவாக்கவில்லை என்று சொன்னால், அதையே நீங்கள் திருப்பிச் சொல்லி, நீங்கள் செய்யவில்லை அதனால் நாங்களும் செய்யமாட்டோம் என்று சொல்ல இருக்கிறீர்களா என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

சில நண்பர்கள் இங்கே குறிப்பிடுகிறபோது பல வித்தியாசங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இன்றைக்கு நிர்வாகம் எப்படி இருக்கிறது என்று சொன்னால் அண்ணா தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் பழிவாங்கப்படுகிறார்கள். அண்ணா தொழிற் சங்கத்திலே இருக்கிறவர்கள் யாராக இருந்தாலும் 100-க்கு 60 சதவீதம் பேர் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிற காரணத்தால் அவர்களை பழிவாங்கிக் கொண் டிருக்கிற ஒரு நிலையை இன்றைக்கு நாம் கண்கூடாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இடமாற்றம், அவர்களை தற்காலிகமாக வேலை நீக்கம் செய்வது, காரணமின்றி அவர்களையெல்லாம் ஓரிடத்தைவிட்டு வேறிடத்திற்கு மாற்றுவது இதுபோன்ற ஒரு சூழ்நிலை இன்றைக்கு நிலவிக்கொண்டிருக்கிற ஒரு அவல நிலையை நாம் பார்க்கிறோம்.

நாம் தேசியமயக் கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டு இருக் கிறோம். 1973 ஆம் ஆண்டு தேசிய மயக் கொள்கையில் நீங்கள் நீலகிரி மாவட்டத்தில் மட்டும் 133 பேருந்துகளை எடுத்தீர்கள். அப்படி எடுக்கிறபோது அந்த 133 பேருந்துகளுடைய உரிமையாளர்களுக்கு முழுமையாக, சரியாகப் பணம் தரப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. பேருந்து வசதிகளை நீங்கள் செய்வதாகச் சொல்கிறீர்கள். பேருந்து வசதிகளைச் செய்கிறபோது, தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்ற கொள்கையிலே நீங்கள் கடுமையாக இருக்கிறீர்கள். ஆனால் 133 பேருந்துகளை எடுத்து இருக்கிற அந்த சில உரிமையாளர் களுக்கெல்லாம் அரசு பணம் தராமல், அவர்களுடைய பேருந்து களை அரசு எடுத்துக்கொண்டது மட்டுமல்லாமல், அவர் களுக்குப் பணம் கிடைக்காமல், ஓட்டுநர்களாகவும், பேருந்து உரிமையாளர்களிடத்திலே பணியாளர்களாகவும் இருந்து கொண்டிருக்கிற ஒரு அவலநிலையை இன்றைக்கு நாம் பார்க் கிறோம்.

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1990 ஏப்ரல் 20
10–30 மணி

ஸ்பேர் பஸ் என்று இன்றைக்கு இருக்கிறது. அந்த ஸ்பேர் பஸ்சுக்கு என்ன செய்யலாம் என்று புரட்சித்தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியில் சிந்தித்து, நாள்தோறும் 139 ரூபாய் கட்டினால் போதும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு ஒரு சீட்டுக்கு ஒரு குவார்ட்டருக்கு அதாவது மூன்று மாதத்திற்கு ஒரு முறை 2,000 ரூபாய் கட்டவேண்டிய சூழ்நிலை உருவாக்கியிருக்கிறீர்கள். அதைப் பார்க்கிற போது, 3 மாதத்திற்கு ஒருமுறை ரூ. 1,14,000 அவர்கள் கட்ட வேண்டிய இக்கட்டான ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. சுற்றுலா செல்பவர்கள், திருமணங்கள் போன்ற பல்வேறு நிகழ்ச்சிகளுக்குச் செல்பவர்கள், கல்விச் சுற்றுலா செல்பவர்கள் போன்றவர்களுக்கெல்லாம் அவர்கள் பேருந்துகளை தந்து கொண்டிருந்தார்கள். அந்தப் பேருந்துகள் எல்லாம் இன்றைக்கு நிறுத்தப்பட்டுவிட்டக் காரணத்தால், 8,000 தொழிலாளர்கள் வேலையில்லாமல் இருக்கிறார்கள். அதுமட்டுமல்ல, பயணிகள் சுற்றுலா செல்வதற்குக் கூட பேருந்துகள் இல்லாத சூழ்நிலை தமிழ்நாட்டில் நிலவிக் கொண்டிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். அந்த அடிப்படையில் நமது அரசுக்கு வருமானம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. எவ்வளவு என்று சொன்னால் 4 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பேருந்துகளை இயக்கியதன் காரணமாக நமது அரசுக்கு 40 கோடி ரூபாய் வருமானம் தந்தவர்கள் அவர்கள். ஆனால் 13,500 பேருந்துகள் வைத்திருக்கின்ற நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தைக் காட்டிக் கொண்டிருக்கின்றன 4,500 பேருந்துகள் வைத்திருந்த தனியார் அரசுக்கு 40 கோடி ரூபாய் வரி தருகின்ற அளவுக்கு நிலைமைகளை உருவாக்கி வைத்திருந்த காட்சிகளையும் நாம் பார்க்கிறோம்.

அண்ணாவின் கொள்கை, தேசியமாக்கவேண்டுமென்பதுதான். ஆனால் அண்ணா அவர்கள் சொன்னது, கிராமப் புற மக்கள் அத்தனை பேருக்கும் பேருந்து வசதிகள் செய்து தரப்பட வேண்டுமென்றுதான் அவர்கள் விரும்பினார்கள். புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியில் பல்வேறு கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி செய்திருந்தார்கள். நாங்கள் பல்வேறு கிராமங்களுக்குச் சென்று பார்க்கிறபோது, இன்றைக்கு கிராமங்களில் 10 சதவீதம் பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிற ஒரு அவல நிலைமையை நாம் பார்க்கிறோம். அதற்கு என்ன காரணம் என்று கேட்கிறபோது, பாதைகள் சரியில்லை என்று சொல்கிறார்கள். இரண்டு சிங்கிள் போய்க் கொண்டிருந்த பஸ்கள் இன்றைக்கு அந்தக் கிராமங்களுக்குப் போகவில்லை. அந்த நிலையில்தான் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்ற அவல நிலையை நாம் பார்க்கிறோம். ஏறத்தாழ 1,000 மட்டுமல்ல, 10 ஆயிரம், 15 ஆயிரம் கிராமங்களுக்குப் போய்க் கொண்டிருந்த பேருந்துகள் இந்த ஆட்சி வந்ததற்குப் பிறகு நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன என்று நாங்கள் குற்றச்சாட்டாக இங்கே சொல்லக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறோம்.

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக்கும் இங்கே இருக்கிற தி.மு.க. ஆட்சி பொறுப்புக்கு வந்த பிறகும் எப்படி நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் ஒருகணம் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

பொதுநலக் கருத்துக்களை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிற ரஷ்ய நாட்டைப் பார்க்கிறோம். ரஷ்யா மட்டுமல்ல, மேற்கு வங்கத்தை நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறோம். கேரளாவையும் நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறோம். அவர்கள் எல்லாம் இன்றைக்கு என்ன செய்து கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்றால், பொது நலக் கருத்துக்களில் இருந்து அவர்கள் பின்னால் வந்து கொண்டிருக்கிற நிலைமையை எண்ணிப் பார்க்கிறோம். என்ன காரணம் என்றால், தனியாருக்கும் அரசாங்கத்திற்கும் போட்டி வேண்டுமென்ற அடிப்படையில்.......

திரு. உ. ரா. வரதராசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ரஷ்யாவிலும், கேரளாவிலும், மேற்கு வங்கத்திலும் உள்ள அரசுகள் பொதுவுடைமைக் கருத்திலிருந்து பின்வாங்கி, ஏதோ தனி உடைமைக்குப் போவதாக அவர் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார். அப்படி எதுவும் இல்லை. ரஷ்யாவில் நிலைமை வேறு. மேற்கு வங்கத்திலும் கேரளாவிலும் நமது இந்திய அரசியல் அமைப்பின்கீழ் ஆட்சி அமைக்கப் பட்டு நடக்கிற காரணத்தால் அங்கே இருக்கிற கட்சிகளுக்கு பொதுவுடைமைத் தத்துவத்தில் நம்பிக்கை இருந்தாலும், அங்கே இன்னும் சோஷலிசம் வந்துவிடவில்லை என்பதுதான் உண்மையான யதார்த்தம். ரஷ்யாவிலே கூட தனியுடைமை வந்துவிடவில்லை. சோஷலிச ஆட்சிதான் நடக்கிறது. அதுவும் பொருளாதார சூழ்நிலைக்கேற்ப சில மாறுதலோடு நடக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : சோஷலிச ஆட்சிதான் ரஷ்யாவில் நடக்கிறது என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறேன். ஆனால், அதிலே தேக்கம் இருக்கிற காரணத்தாலே, அதிலேயிருந்து கொஞ்சம் பின்னாலே வந்து இருக்கிற நிலைமை இருப்பதைப் பார்க்கிறோம். அதைத்தான் அந்த சோஷலிசத் தலைவர்கள் எல்லாம் சொல்லிக் கொண்டிருக்கின்ற நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். இதற்கு என்ன காரணம் என்றால், அரசு தேசிய உரிமையாக்குவதில் சில குறைபாடுகள் இருப்பதையும் பார்க்கிறோம். அதற்கு என்ன காரணம் என்றால், அறிக்கைக்கு (குறுக்கீடு).

திரு. என். பழனிவேல் : தலைவரவர்களே.......

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : எதற்காகப் பேசுகிறீர்கள் என்று.சொல்லிவிட்டுப் பேசுங்கள். "Point of order "—என்றால் "Point of order "—ஆக இருக்க வேண்டும். இல்லாவிட்டால் I will pass expunction order.

திரு. என். பழனிவேல் : பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர். தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய உறுப்பினர் திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் சோவியத் ரஷ்யாவில் சோஷலிசம் பின்னோக்கிச் செல்வதாகச் சொல்கிறார். அது எங்களுக்குக் குழப்பமாக இருக்கிறது. அதை விளக்கமாகச் சொல்லுமாறு உங்கள் சார்பாக அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உங்கள் ஊருக்குப் பொதுக்கூட்டத்திற்கு அழைத்துக் கொண்டு போய்பேசுங்கள். இன்றைக்கு நேரம் கிடையாது. ஒரு பொதுக்கூட்டம் ஏற்பாடு செய்யுங்கள். அங்கே அழைத்துக் கொண்டு போய் பேசச் சொல்லுங்கள்.

10-35 மணி

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் சொல்கிறபோது சில கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைச் சொன்னால் நீங்கள் பெல்லைத் தட்டிக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். எனவே நான் வேறு கருத்துக்கு வரவேண்டும் என்ற காரணத்தாலே நான் இங்கே இருக்கிறபோது தனியாக அவருக்கு விளக்கம் தருகிறேன். தேசியமயமாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்த வரையில் 18—4—1967-ல் மேற்கு வங்காளத்தில் ஒரு சட்டம் இயற்றப்பட்டிருக்கிறது. 13/67. தனியார்களுக்கும் பேருந்து கொடுக்கலாம் என்ற நிலையை அவர்கள் உருவாக்கி இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அதற்கு என்ன காரணம்? மேற்கு வங்காளம் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையிலிருந்து கொஞ்சம் பின்னால் வந்துக் கொண்டிருக்கிறது என்ற நிலைமையை நாம் இன்றைக்குப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதுபோலவே கேரள மாநிலத்திலும் தனியாருக்கு பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் பெர்மிட் இன்றைக்கு வழங்கப்படுகிறது. தமிழ்நாட்டில் ஏன் இந்த நிலை? தமிழ்நாட்டிலே முழுமையாக பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று நாம் முயன்று கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னால் அதற்கு பல குறைபாடுகள் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. குறைபாடுகள் என்று சொன்னால், இன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 13 கோடி ரூபாய் நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் போதிய அளவுக்குப் பயணம் செய்ய பயணிகளுக்குத் தேவையான வசதிகள் இருக்கிறதா என்றால் இல்லை.

குறிப்பாகச் சொல்லவேண்டும் என்றால்

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு சிறிய விளக்கத்திற்காக நான் குறுக்கிட

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. மு. கண்ணப்பன்]

வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. தேசியமயமாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய கருத்தை நான் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தேசியமயமாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்த வரையில் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் உறுதியாக இருக்கிறது. அதை எந்த அளவுக்கு விரைவாக முடிக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு விரைவாக முடிக்க வேண்டும் என்பதில் மிகுந்த அக்கறையோடு இருக்கிறோம். மக்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதில் தேசிய மயம் தடையாக இருக்கக் கூடாது. 1,000 பேருந்துகள் வேண்டுமென்று சொல்கிறபோது 50 பேருந்துகளை வைத்துக்கொண்டு தேசிய மயம் என்றுசொல்வது தேசியமயக்கொள்கைக்கு விரோதமானது. 100 பேருந்துகள் வேண்டுமென்றால் 110 பேருந்துகள் வைத்திருந்து அந்த 110-ம் தேசியமயமானால் எங்களுக்கு ஒன்றும் ஆட்சேபணை இல்லை. தேசியமயமாக்குவதுதான் எங்களுடைய கொள்கை.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நன்றி ஆனால் திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் பேசும் போது ரஷ்யாவை ஒப்பிட்டுக்காட்டி வெஸ்ட் பெங்கால், கேரளா போன்றவவற்றை ஒப்பிட்டுக்காட்டி அந்த மாநிலங்களில் எல்லாம் தனியார்களுக்கு பெர்மிட் வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள், இங்கே தமிழ்நாட்டிலும் ஏன் நீங்கள் வழங்கக்கூடாது என்ற விளக்கத்தை எல்லாம் கேட்டார்கள். தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் தனியார்களுக்குப் பெர்மிட் கொடுக்காமல் இருக்கின்ற காரணத்தால்தான் எந்த கிராமப்பகுதியாக இருந்தாலும், ரோடு வசதியுள்ள இடங்களில் ஏற்கெனவே கொள்கை அறிவிப்பு செய்திருந்ததைப்போல 1,500 பேர் மக்கள் தொகை கொண்ட அனைத்து கிராமங்களுக்கும் நாம் போக்குவரத்து வசதியைச் செய்து கொடுப்போம் என்று சொன்ன அந்த குறிக்கோளின்படி பேருந்துகள் செல்வதற்கான சாலைவசதிகள் உள்ள எல்லா கிராமங்களுக்கும் நாம் செய்திருக்கிறோம். ஒருசில கிராமங்கள் மீதி இருக்கின்றன. அவைகளை இந்த ஆண்டு நிறைவேற்றிவிட்டு அடுத்தக் கட்டத்திற்கு நாம் அடியெடுத்து வைக்கக் கூடிய சூழ்நிலையில் இருக்கிறோம். அப்படி இருக்கும்போது தனியார் பேருந்துகள் வரவேண்டும் என்றும், தனியாருக்குக் கொடுக்கவேண்டும் என்றும் வக்காலத்து வாங்கிப் பேச வேண்டிய நிலைமை ஏன் ஏற்பட்டது ?

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனியாருக்காக நான் வக்காலத்து வாங்கவில்லை. இதிலே இருக்கிற குறைபாடுகளைத்தான் நான் சுட்டிக்காட்டுகிறேன். தேசியமயமாக்கும் கொள்கையில் எங்களுக்கு வேறுபாடு

கிடையாது. அண்ணாவினுடைய கொள்கையை நாங்கள் ஏற்றுக் கொள்கிறோம். ஆனால் கிராமப்புறங்களில் சாலை வசதி இல்லை என்று ஒரு குறிப்பை நீங்கள் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். 40 ஆண்டுக் காலம் கழித்த பிறகு சாலை வசதி இல்லை என்ற குறிப்பை நீங்கள் சொல்கிறபோது, சாலை வசதியை எப்போது செய்ய இருக்கிறீர்கள். எப்போது அந்தப் பகுதிக்கெல்லாம் பேருந்து விட இருக்கிறீர்கள் என்றுதான் நான் கேட்க விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 13 ஆண்டுக்காலம் பழுதுபட்டுக் கிடந்த சாலைகளை எல்லாம் செப்பனிடுவதற்காகத்தான் இந்த அரசு இன்றைக்கு வந்து இருக்கிறது. உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வதுபோல் தனி யாருக்கு பெர்மிட் கொடுத்தாலும் அந்த மோசமான சாலையில் தான் செல்லவேண்டும் என்பது அவருக்குத் தெரிந்திருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன். அதோடு இந்த தேசியமயக் கொள்கையைப் பொறுத்த வரையில்—நான் ஒரு 5 நிமிடம் எடுத்துக் கொண்டா லும்கூட—கடந்த காலத்தில் எவ்வளவு பெரிய குழப்பங்களுக்கு அவர்களுடைய ஆட்சிக் காலத்தில் ஆளாகியிருக்கிறார்கள் என் பதை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். பதிலுரையிலே இதைச் சொல்லலாம் என்று நினைத்தேன். ஆனால் ஆரம்பத்திலேயே திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் பேசி இருக்கிறார்கள். 20—3—1978-ல் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்ச ராக திரு. பொன்னையன் அவர்கள் இருந்தபோது திராவிட முன்னேற்றக் கழகம், மார்க்ஸிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி களைச் சேர்ந்தவர்கள் இந்த தேசியமயக் கொள்கையை வலி யுறுத்தி பேசியபோது அவர்களுடைய பதிலுரையில் குறிப்பிடப் பட்டது. இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரை யில் இந்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்த வரையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறியதுபோல் இதற் காகக் கொண்டுவரப்பட்ட சட்டம் உச்ச நீதிமன்றத்தில் இருக் கின்ற காரணத்தால், அந்த முடிவு வந்தபிறகு துரிதமானமுறை யில் நிச்சயமாக அந்தக் கொள்கையைச் செயல்படுத்த இருக்கி றோம் என்று சொன்னார்கள். 1973-ல் நாட்டுடைமைச் சட்டம் கொண்டு வந்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அதற்குத் தடை வழக்கு இருக்கின்ற காரணத்தால்தான் இடையூறு இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த கேஸ் முடிந்தவுடன் நாங்கள் செய்வோம் என்று சொன்னார் கள்.

10-40 மணி

அதற்கு அடுத்து, 17—4—1979-ல், மாண்புமிகு திரு. பொன்னையன் போக்குவரத்து அமைச்சராக இருந்தபோது அப்போதும் குறிப்பிட்டிருக்கிறார். இதில் நான் அரசின் கொள்கையை சற்று தெளிவாகக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். பயணப் பேருந்து நாட்டுடைமை என்பது அரசால் ஏற்கனவே

ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட ஒன்று. அதிலே இந்த அரசு ஒருகாலும் பின்வாங்கப் போவதில்லை. கண்டிப்பாக, அது செம்மையாக நடைமுறைப்படுத்தப்படும் என்று 1979லேயே கூறியிருக்கிறார்.

அடுத்து, 1980. அப்போது மாண்புமிகு திரு. முத்துசாமி போக்குவரத்து அமைச்சர். அவர் பேசும்போதும், இந்த அரசினுடைய நோக்கம், படிப்படியாக பேருந்துகளை நாட்டுடமை ஆக்குவதுதான் என்பதை நான் தெள்ளத் தெளிவாக இங்கே சொல்ல முடியும் என்று சொல்லியிருக்கிறார். அதற்குப் பிறகு 1981லும் மாண்புமிகு திரு. முத்துசாமி அவர்கள் பேசும்போது 'தேசியமயக் கொள்கையைப் பற்றி அநேகமாக இங்கே பேசிய எல்லா உறுப்பினர்களும் தெரிவித்தார்கள். அந்தக் கொள்கையிலிருந்து புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், அவர்களுடைய அரசு எள்ளளவும் பின் வாங்கவில்லை என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்' என்று சொல்லியிருக்கிறார். அதற்குப் பின்னால், 1982லும், அதே போல நாங்கள் படிப்படியாக இதை செய்திருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்கிறேன் என்று அதே கருத்தைத் தான் சொல்லியிருக்கிறார். அதற்குப் பிறகு 1985 ஆம் ஆண்டு அரசினுடைய எண்ணம் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்பதுதான். அதைத்தான் அசைக்க முடியாத எண்ணமாக நாங்கள் வைத்திருக்கிறோம். இப்படியே சொல்லிக் கொண்டே வருகிறார்கள். இந்த அரசாங்கம் ஏறக்குறைய 5 ஆயிரம் பேருந்துகளை அதிகமாகக் கூடுதலாக்கி இருக்கின்றது. 5,000 பேருந்துகளை ஒரே நாளில் வீம்புக்காக தேசியமயம் செய்து விட முடியாது. ஆக, முன்னால் இருந்த நிலையிலே இருந்து கொஞ்சம் தளர்கிறது. ஒரே நாளில் ஐந்தாயிரம் பேருந்துகளை தேசியமயம் செய்ய முடியாது. அது பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று கூடுதலாக ஒரு பெயரை எழுத முடியுமே தவிர இதனால் என்ன பிரயோஜனம்? அதோடு முன்னாலே இருந்த உறுதி, 1982-ல், 1983-ல், 1984-ல் இருந்த அந்த உறுதி 1985-ல் தளர்ந்து போயிற்று. இதற்குக் காரணம் என்ன? 1973லே இந்த அரசு கொண்டு வந்த தேசியமயச் சட்டம் உச்ச நீதிமன்றம் சென்று, 1984-ல் இந்த மூலச் சட்டம் முழுமையாக செல்லுபடியாகும் என்று சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே தீர்ப்புச் சொல்லப்பட்டது. ஆகவே, அது நடைமுறைக்கு வந்துவிடக் கூடாது என்கின்ற எண்ணத்திலேதான் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நழுவி கடைசியில் 1986-ல் மறுபடியும் அதையே திருப்பிச் சொல்கிறார்கள். 1973-ல் எந்த நோக்கத்திற்காக தேசியமயச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டதோ அந்த அடிப்படையையே தகர்க்கின்ற வகையில் 1984-ல் திருத்தம் கொண்டு வந்தார்கள். தொடர்ந்து 1987லும் கொண்டு வந்தார்கள். அந்த நிலைமைகளை எல்லாம் அடியோடு மாற்றித்தான், இப்போது நம்முடைய அரசு மிகத் தெளிவாக, தமிழ்நாட்டிலே ஓடுகின்ற எல்லா

பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்பது தான் இந்த அரசாங்கத்தின் நோக்கம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). ஆனால் ஒரே நாளில் இதைச் செய்கின்ற நேரத்திலே பல நிர்வாக இடையூறுகளும், பொது மக்களுக்கு வசதிக் குறைவுகளும் ஏற்படக் கூடும். ஆகவே, ஏற்கனவே இருக்கின்ற போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை, அவற்றின் நிர்வாகத்தைச் செம்மைப்படுத்தி, இருக்கக் கூடிய குறைபாடுகளையும் நீக்கி விட்டு, அதற்குப் பின்னால் இந்த ஆண்டிலிருந்தே படிப் படியாக, 10 ஆண்டுக் காலத்தில் தமிழ்நாட்டில் ஓடுகின்ற பேருந்துகள் அத்தனையையும் தேசியமயமாக்கப் போகின்றோம் என்பதை மிகத் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறோம். ஒரே நாளில் அவசரப்பட்டு, ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பேருந்துகளை எல்லாம் நிறுத்தி விடுகிற அரசு அல்ல இந்த அரசு. அத்தோடு ஏதாவது ஒரு காரணத்தினாலே எந்த ஒரு கிராமத்திலோ அல்லது நகரத்திலோ ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பேருந்தை நிறுத்தி விட்டார்கள் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் என்னிடத்தில் தெரிவித்த நேரத்திலேயே, அடுத்த நாளி லிருந்து அங்கே பேருந்து ஓட வேண்டுமென்று உத்தரவிடப்பட்டு அதன்படி பேருந்தை ஓட்டுவிக்கிறோம், பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் எந்த பஸ்ஸும் நிறுத்தப்படவில்லை. ஆகவே, தேசியமயக் கொள்கையைப் பொறுத்த வரையில், இந்த அரசு படிப்படி யாக, உறுதியாக, 10 ஆண்டுக் காலத்தில் 'செய்யும்' என்ற மிகத் தெளிவான கொள்கையைத் தெரிவித்திருக்கிறோம் என் பதை மீண்டும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆண்டிலிருந்தே பஸ் தேசியமயம் ஆரம்பமாகி விடுகிறது, 10 ஆண்டுக் காலத்திலே அது நிறை வுறும் என்று இங்கே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தேசியமயத்தை நாங்கள் வரவேற்கிறோம். ஆனால் நிதிநிலை அறிக்கையிலே பேசும் போது நான் ஒரு வேண்டுகோள் விடுத்திருந்தேன். காங்கிரஸ் அரசாங்கம் 75 மைலுக்கு மேலே இருக்கின்ற அந்த 'மைல்' கணக்கிலே வைத்து தேசியமயம் ஆக்கியதைப் போல நீங்களும், அதாவது ஒரு தூரத்தை வைத்து தேசியமயம் கொண்டு வாருங்கள். ஒவ்வொரு மாவட்டம் என்று எடுத்தால், எந்த மாவட்டத்தை நீங்கள் முதலில் தொடுகிறீர்களோ அந்த மாவட்டத்திலே இருக்கின்ற அந்த பஸ்ஸை நடத்துகிறவர்கள் மாத்திரமல்லாமல் தொழிலாளர்களும் மற்ற வகையிலே பல நிர்வாகிகளும் பாதிக்கப்படுவார்கள். ஆகவே, தூரத்தை வைத்தே நீங்கள் கணக்கிட வேண்டுமென்ற ஒரு வேண்டு கோள் விடுத்தேனே, அது அரசினுடைய கவனத்தில் இருக் கிறதா?

1990 ஏப்ரல் 20]

10-45 மணி

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, குறைந்த பெர்மிட் இருக்கின்ற மாவட்டத்திலிருந்து படிப்படியாக 10 ஆண்டுகளில் உயர்ந்த அளவு பெர்மிட் உள்ள மாவட்டம் வரை அரசு நாட்டுடைமையாக்கும் என்று தெளிவாக அறிவித்திருக்கிறோம். தூரத்தை வைத்துச் சொன்னாலும் இதே பிரச்சினை, மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் சொல்லக்கூடிய பிரச்சினைதான் வரும். இருந்தாலும் உறுப்பினர் அவர்களுடைய கருத்தும் அரசினுடைய கவனத்திலே கொள்ளப்பட்டு, பரிசீலனை செய்யப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அடுத்து திரு. கே. சுந்தர். (குறுக்கீடு) உங்கள் பேச்சு முடிந்து விட்டது (குறுக்கீடு) நீங்கள் 15 மணித்துளிகள் பேசிவிட்டீர்கள்.

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : துணைத் தலைவரவர்களே, அமைச்சரவர்கள் பதில் சொல்லுகிறார்கள் என்பதால், அவர் உட்கார்ந்து விட்டார். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அமைச்சரவர்கள் பதிலுரை சொல்வதற்கு முன்பாகவே 15 மணித் துளிகள் பேசிவிட்டார். (குறுக்கீடு) பொதுவாகவே Controversial Subject வராத அளவுக்குப் பேசினால், 15 மணித்துளிகளுக்குள்ளேயே சொல்ல வேண்டிய கருத்துக்களைச் சொல்லி விடலாம். எல்லோருமே பிறத்தியாரைக் குறை சொல்ல வேண்டும், அதற்குப் பதில் சொல்ல வேண்டுமென்ற நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, நீங்கள் சொல்கிற கருத்து ஒரு சிறந்த கருத்து. ஆனால் தேசியமயப் பிரச்சினை என்று சொன்னால், அதைத் தனியாகத்தான் விவாதிக்க வேண்டும். அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் மீது ஏதோ அமைச்சரவர்கள் குறை சொல்லப் போகிறார்கள் என்று பார்த்தேன். கடைசியில் குறை இல்லை. எப்போது செய்கிறோம் என்பதுதான் இப்போது பிரச்சினை. 10 ஆண்டுக் காலம் என்று சொல்லுகிறார்கள். உங்களுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட காலமே 5 ஆண்டுகள்தான்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : நிர்ணயிக்கப்பட்ட காலத்தை திரு. இராதா அவர்கள் முடிவு செய்ய முடியாது. தமிழ் நாட்டு மக்கள்தான் முடிவு செய்ய வேண்டும்.

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : நான் சொன்னதை தயவு செய்து நீங்கள் தவறாக நினைக்க வேண்டாம். அந்தக் காலம் கூட இன்றைக்கு சரியாக இருக்குமா என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால் இப்போது நீங்கள் பதவியை வாங்கி இருக்கிற காலம் 1994 வரைக்கும்தான்.

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, அமைச்சரவர்கள் விளக்கம் தருகிறபோது பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு கடுமையாக இருக்கிறதென்று சொன்னார்கள். நான் கேட்கிறேன், 1973 ஆம் ஆண்டில் நீலகிரி மாவட்டத்தை முழுமையாக நீங்கள் தேசிய மயமாக்கினீர்கள். அதற்குப் பிறகு தனியாருக்கு ஏன் பெர்மிட் தந்தீர்கள் என்பதைத்தான் நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். 1973 ஆம் ஆண்டில் நீலகிரி மாவட்டத்தை முழுமையாக தேசிய மயமாக்கிய நீங்கள் அதற்குப் பிறகு தனியாருக்கு பெர்மிட் தர வேண்டிய அவசியம் என்ன என்பதை அமைச்சரவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, தேசிய மயத்திற்கும் தடை, அரசாங்கத்தின் பேருந்துகளை அந்தப் பகுதியிலே ஓட்டுவதற்கும் தடை இருக்கும்போது, பொதுமக்களுடைய வசதிக்காக நாங்கள் தனியார் பேருந்துகளுக்கு அன்றைய தினம் பெர்மிட் வழங்கினோம். ஆனால் அந்தச் சட்டம் செல்லுபடியாகாத காலம் வரையில் உங்களுடைய ஆட்சிக் காலத்தில் பெர்மிட் கொடுத்துக் கொண்டிருந்தீர்கள். சட்டம் செல்லுபடியாகும் என்று தீர்ப்பு வந்த பிறகும், தொடர்ந்து புதிய ரூட்டுகளில் மட்டுமல்ல, ஏற்கெனவே அரசாங்கப் பேருந்துகள்தான் ஓட வேண்டுமென்று அங்கீகரிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில்கூட தனியார் பேருந்துகளுக்கு நீங்கள் பெர்மிட் வழங்கியதன் நோக்கம் என்ன?

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, அமைச்சர் அவர்களுக்கு விளக்கத்திற்காகச் சொல்கிறேன். அன்றைக்கு இருந்த நிலைமை, மக்களுடைய பேருந்துத் தேவைகள் மிக அதிகமாகி விட்டன. அதை அரசாங்கத்தினுடைய பேருந்துக் கழகத்தாலே பூர்த்தி செய்ய முடியாத நிலை ஏற்பட்ட காரணத்தாலேதான் அந்த நிலை ஏற்பட்டது. இன்றைக்கும் அதைத்தான் சொல்கிறோம். மக்களின் தேவைகளை முழுவதும் பூர்த்தி செய்வதாக இருந்தால், ஒரே நேரத்தில் எல்லாப் பேருந்துகளையும் இன்றைய தினம் தேசிய மயமாக்கினால் திரு. கண்ணப்பன் அவர்களுக்குத் தான் முதல் மாலை நாங்கள் போடத் தயாராக இருக்கிறோம்.

*திரு. கே. சுந்தர் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, 1990—91 ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கடந்த ஆண்டு இரண்டு சக்கர வண்டிகளில் செல்வோரின் தலைச் சுமையை இறக்கி வைத்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள், இந்த ஆண்டு 3 சக்கர வண்டிகளான ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டுபவர்களுடைய

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. கே. சுந்தர்]

மனக்குறையைத் தீர்த்திருக்கிறார்கள். தகுதி வாய்ந்த ஆட்டோ ஓட்டுனர்களுக்கு பெர்மிட் வழங்குவதன் மூலம் இன்றைக்கு பல ஏழைக் குடும்பங்களிலே ஒளி ஏற்றப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டுனர்கள் பொது மக்களுக்கு எந்த அளவுக்கு தங்களுடைய சேவையைச் செய்கிறார்கள் என்று எண்ணிப் பார்த்தால் அது சந்தேகத்திற்குரியதாகத்தான் இருக்கிறது. மீட்டர் போடாமல் பணம் கேட்கிறார்கள். உதாரணத்திற்கு எல். ஐ. சி. யிலிருந்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுதிக்கு வர 7 ரூபாய் கேட்கிறார்கள். மீட்டர் போட்டால் 3 ரூபாய் தான் ஆகிறதென்று சொன்னால்கூட, அவர்கள் பெட்ரோல் விலை ஏறிவிட்டது என்று காரணம் சொல்கிறார்கள். பெட்ரோல் 1 லிட்டருக்கு $1\frac{1}{2}$ ரூபாய் ஏறி இருக்கின்றது. ஆனால் அவர்கள் கிலோ மீட்டருக்கு $2\frac{1}{2}$ ரூபாய் என்ற அளவிலே உயர்த்தி கேட்கின்றார்கள். மேலும் 5 ரூபாய் கொடுக்கிறேன்என்று நாங்கள் சொன்னாலும் கூட அவர்கள் ஆட்டோ ஷெட்டுக்கு போகின்றது என்ற ஒரு தந்திரத்தைக் கையாளுகின்றார்கள். ஆட்டோவில் ஏறி உட்கார்ந்து விட்டால், அவர்கள் கேட்ட காசைக் கொடுக்க மறுத்தால், ஆட்டோ ஷெட்டுக்குப் போகின்றது என்ற ஒரு தந்திரத்தை அவர்கள் கையாளுகின்ற காரணத்தாலே பொது மக்கள் எல்லாம் இன்றைக்குப் பல இடையூறுகளுக்கு ஆளாகின்றார்கள். ஆட்டோ என்பது நடுத்தர மக்கள் பயன்படுத்தும் வாகனமாக இருப்பது மட்டுமல்லாமல் ஏழை எளியவர்களும் இன்றைக்கு அவசர அவசியத்தின் காரணமாகப் பயன்படுத்துகின்ற காரணத்தாலே ஆட்டோக்களிலே நடைபெறுகின்ற இதுபோன்ற குறைகளைக் களைய வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். தவறு செய்யும் ஆட்டோ ரிக்ஷா மற்றும் டாக்சி ஓட்டுனர்களைக் கண்காணிக்க ஆர்.டி.ஓ. தலைமையிலே 12 பேர் கொண்ட ஒரு சோதனைக் குழு அமைக்கப்பட்டு இருந்தாலும் கூட அவர்கள் எந்த அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கின்றார்கள் என்பது பொது மக்களுக்குத் தெரியாத ஒரு நிலை இருக்கின்றது. இதை எல்லாம் கணக்கிலே கொண்டு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அந்தக் குறைகளைப் போக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

10–50 மணி

இன்றைக்கு ஆம்னி பஸ்கள் என்று அழைக்கப்படும் ஒப்பந்த ஊர்திகள் மீதான வரியை காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ 500லிருந்துரூ. 2,000 ஆக உயர்த்தி இருப்பதனால் புற்றீசல் போலப் பெருகி வந்த ஆம்னி பஸ்களின் முறைகேடுகள் எல்லாம் இன்றைக்குக் களையப்பட்டும் இருக்கின்றது. அதே நேரத்தில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சொந்தமான ஊர்திகளுக்கு இதிலிருந்து விதிவிலக்கு அளிக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கின்றேன். ஏனென்று சொன்னால் சுற்றுலா மற்றும் மாநாடுகளுக்குச் செல்கின்றவர்கள் எல்லாம் போக்குவரத்துக்குத்

தேவையான பேருந்துகளை ஒப்பந்தம் செய்ய வேண்டி இருக்கின்ற காரணத்தாலே அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகளுக்கு மட்டும் விதிவிலக்கு அளிப்பதனால் அவர்களுக்கு எல்லாம் நன்மை ஏற்படுகின்ற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்றது. அதைப்போலவே ஒப்பந்த ஊர்தி வாடகைக் கட்டணம் இன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கு கழகம் மாறுபடுகின்ற ஒரு நிலை இருக்கின்றது. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஒரே சீரான வாடகைக் கட்டணத்தை நிர்ணயிக்க வேண்டும். அதற்கு ஒப்பந்தம் செய்யும்போது முன்பணமாக உரிய தொகை கட்டச் சொல்கிறார்கள். அப்படிக் கட்டப்படுகின்ற டெபாசிட்டைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கு 3 மாதத்திற்கு மேலாகும் ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்றது. அந்தத் தாமதம் தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் தமிழகத்திலே இன்றைக்கு 15 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்குகின்றன. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் தலைநகர் சென்னை மற்றும் முக்கிய நகரங்களிலே இருந்து விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றது. இப்போது அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் சென்னைக்கும், சில நகரங்களுக்கும் பேருந்துகளை இயக்குகின்ற காரணத்தாலே, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் நம் மாநிலத்திலிருந்து அண்டை மாநிலங்களுக்குச் செல்லும் போக்குவரத்தை மட்டும் மேற்கொள்கிற ஒரு கழகமாகச் செயல்படலாம் என நான் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

அதுபோலவே போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே தேர்ந்து எடுக்கக் கூடிய ஓட்டுநர், நடத்துநர் ஆகியவர்களின் வயது வரம்பு போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கு, கழகம் மாறுபடுகின்ற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்றது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஓட்டுநரின் வயது வரம்பு 40 ஆக நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு இருக்கின்றது. தந்தைப் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வயது வரம்பு 35 ஆக நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு இருக்கின்றது. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 33 என்று நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு இருக்கின்றது. இதையெல்லாம் சீரமைத்து அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் வயது வரம்பு 36 என்று நிர்ணயிக்குமாறு மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களைப் பணிவோடு நான் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

நகரப் பேருந்துகளின் தூரம் 30 கிலோ மீட்டர் என்று உள்ளது. அதை 35 கிலோ மீட்டராக நீட்டிக்க வேண்டும் என்று அனைவரும் நீண்ட காலமாகக் கேட்டுக் கொண்டு இருக்

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. கே. சுந்தர்]

கின்றார்கள். அதை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொள்ளுமாறு பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். நகராட்சிப் பகுதிகளிலே இருந்து இப்போது நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. பொன்னேரி ஸ்ரீபெரும்புதூர் ஆகிய இரண்டும் வட்டத் தலைநகரமாக இருக்கின்றன. அங்கிருந்து நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்படு கின்றன. பூந்தமல்லி வட்டத் தலைநகரமாக இல்லாமல் இருந்தாலும் பேரூராட்சியாக இருக்கின்ற காரணத்தாலே அங்கு இருந்தும் நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. உத்திரமேரூர் வட்டத் தலைநகரமாக இருக்கின்ற ஒரு பேரூராட்சி. எனவே அங்கிருந்தும் நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்பட வேண்டும். குறிப்பாக அனைத்து வட்டத் தலைநகரங்களிலும் நகரப் பேருந்துகள் இயக்குமாறு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்திலே 8-வது வகுப்பு வரை படிக்கின்ற அனைத்து மாணவ மாணவிகளுக்கும், சுதந்திரப் போராட்ட வீரர் களுக்கும், மொழிப் போர் தியாகிகளுக்கும் இலவச பஸ் பாஸ் வழங்கப்பட்டு இருக்கின்றது. இச்சலுகையை ஒன்றியப் பெருந் தலைவர்களுக்கும், முன்னாள் சட்டமன்ற நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் வழங்குமாறு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களைப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்ட பிறகு தொழிற் சங்கத் தலைவர்களை எல்லாம் பல முறை அழைத்துப் பேசி இன்றைக்கு தொழிலாளர்களுக்குப் பல சலுகைகளை வழங்கி இருக்கின்றார்கள்.

10-55 மணி

இரண்டு வருஷங்களுக்கு மூன்று செட் உடை அளிக்கப் பட்டு வந்ததை மாற்றி, இன்றைக்கு வருஷத்திற்கு இரண்டு செட் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.

அவர்கள் உடைகளைத் தைக்கின்ற கூலி ரூபாய் 130-லே யிருந்து இரட்டிப்பாக ஆக்கி 260 ரூபாய் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.

எக்ஸ்ட்ரா பேட்டா இரண்டு ரூபாய் அதிகம். ஸ்டீரிங் (Stearing) அலவன்ஸ் ஒரு ரூபாய்.

ஓய்வு பெற்றாலும், அந்தத் தொழிலாளர் குடும்பங் களுக்கு இலவசமாகப் பயணம் செய்யும் சலுகை என்றெல்லாம் வழங்கப்பட்டு இருக்கிறது. கூடுதலாக அவர்களுக்கு மூன்று நாட்களுக்கு விடுமுறை வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. பண்டிகைத் திருமண முன் பணங்களெல்லாம் இன்றைக்குக் கூடுதலாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

[திரு. கே. சுந்தர்] [1990 ஏப்ரல் 20

உத்திரமேரூர், காஞ்சிபுரம், மதுராந்தகம், செங்கற்பட்டு போன்ற இடங்களிலேயிருந்து சென்னையிலே தங்கிப் படிக்கின்ற மாணவர்களும், சென்னையிலே இருக்கின்ற உறவினர்களைப் பார்க்க வருபவர்களும் கைப் பைகளிலே அரிசி எடுத்துக் கொண்டு சென்னைக்கு வருவது வழக்கம். ஆனால் இன்றைக்குப் பேருந்துகளிலே அரிசியையெல்லாம் ஏற்று வதற்கு அனுமதியில்லாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. முன்பு மாவட்டத்திற்கு மாவட்டம் அரிசி எடுத்துச் செல்லக் கூடாது என்ற ஒரு தடை இருந்தது. இப்பொழுது செங்கை—அண்ணா மாவட்டமும், சென்னை மாவட்டமும் ஒரே உணவு மண்டலமாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், கைப் பைகளிலே 15 கிலோ அரிசி எடுத்துச் செல்ல அனுமதிக்குமாறு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

உத்திரமேரூர் சட்டமன்றத் தொகுதியைப் பொறுத்த மட்டிலே முப்பது புதிய வழித் தடங்களிலே ஆயிரம் மக்கள் கொண்ட அனைத்துக் கிராமங்களுக்கும் பேருந்து வசதி இந்த ஓராண்டுக் காலத்திலே செய்து தரப்பட்டிருக்கிறது. இதற்காகத் தொகுதி மக்கள் சார்பிலும், என் சார்பிலும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னையிலேயிருந்து சேலத்திற்குச் சென்ற 607 என்ற எண் கொண்ட திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக விரைவுப் பேருந்து தற்போது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை மீண்டும் இயக்க வேண்டும்.

காஞ்சிபுரத்திலேயிருந்து பெங்களூருக்குத் தினசரி காலையிலும், மாலையிலும் பேருந்து வசதி செய்யப்பட வேண்டும்.

கல்பாக்கத்திலேயிருந்து கோயம்புத்தூருக்கு செங்கல்பட்டு வழியாகப் பேருந்து வசதி செய்து தரப்பட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

செங்கை—அண்ணா மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னையைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் விழுப்புரத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டும், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் வேலூரைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டும் இயங்கி வருகின்றன. நாங்கள் எந்தச் சிறு வேலைக்கு என்று சொன்னாலும், வேலூர், விழுப்புரம் என்று செல்ல வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்றது. எனவே, இதையெல்லாம் கருத்திற் கொண்டு, எங்களுடைய மாவட்டத்தினுடைய நீண்ட

1990 ஏப்ரல் 20] **[திரு. கே. சுந்தர்]**

நாள் கோரிக்கையான செங்கை—அண்ணா மாவட்டத்திலே, தனியாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்பதை உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அதிலும் குறிப்பாக, காஞ்சிபுரத்தையோ அல்லது செங்கல் பட்டையோ தலைமையிடமாகக் கொண்டு, செங்கை—அண்ணா மாவட்டத்திலே அமைய இருக்கின்ற போக்கு வரத்துக் கழகமாக இருக்கின்றபடியால், பேரறிஞர் அண்ணாவின் உண்மைத் தம்பியும், உண்மையான புரட்சித் தலைவருமாக விளங்குகின்றவருமான டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுடைய பெயரை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அமைத்திட வேண்டுமென்ற எங்கள் மாவட்ட மக்களின் ஆசையை இந்த அரசின் முன் வைத்து, இந்த மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று அமைகின்றேன், நன்றி, வணக்கம்.

7. விதி 110-இன் கீழ் முதலமைச்சரின் அறிக்கை.

காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை குறித்து முதலமைச்சருடன் கர்நாடக முதல்வர், சென்னையில் நடத்திய பேச்சுவார்த்தைகளையொட்டி அனைத்துக்கட்சித் தலைவர்களின் கூட்டத்தில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப் பினர் பெருமக்களே, விதி எண் 110-இன் கீழ் பொது முக்கி யத்துவம் வாய்ந்த ஓர் அறிக்கையினை மாண்புமிகு முதலமைச் சரவர்கள் இந்த அவைக்கு அளிக்கின்றார்கள்.

***மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி :** மாண்புமிகு பேர வைத் தலைவர் அவர்களே, நேற்றையதினம் காவிரி நதிநீர்ப் பங்கீடு குறித்து பேச்சுவார்த்தை வெற்றிகரமாக அமைய வேண்டுமென்று இந்த மாமன்றத்திலே உள்ள உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய இதயம் திறந்த வாழ்த்துக்களைத் தெரிவித்து, மிக ஆவலோடு நேற்றையதினம் நடைபெற்ற பேச்சுவார்த்தை யினுடைய முடிவுகளை எதிர்பார்த்திருக்கின்ற சூழ்நிலையில் இந்த அறிக்கையை முன் வைத்து, இந்த அவையினுடைய ஏகோ பித்த ஆதரவைப் பெறுவதற்காக, நான் இந்த அவையின் முன்னால் நிற்கின்றேன்.

காவிரி நதிநீர்ப் பங்கீடு குறித்த பிரச்சினைக்காக, 19-4-1990 அன்று காலை 9 மணி அளவிலே தமிழக முதலமைச்சர் கூட்டிய தமிழக சட்டமன்ற அனைத்துக் கட்சித் தலை வர்களின் கூட்டம் நடைபெற்றது. அதிலே எடுக்கப்பட்ட முடிவு கள் பின்வருமாறு :—

1. 1892, 1924 ஆம் ஆண்டு ஒப்பந்தங்களில் தமிழ் நாட்டுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமைகள் பாதிக்கப்படக் கூடாது.

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. கே. சுந்தர்]

நாள் கோரிக்கையான செங்கை—அண்ணா மாவட்டத்திலே, தனியாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்பதை உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அதிலும் குறிப்பாக, காஞ்சிபுரத்தையோ அல்லது செங்கல் பட்டையோ தலைமையிடமாகக் கொண்டு, செங்கை—அண்ணா மாவட்டத்திலே அமைய இருக்கின்ற போக்கு வரத்துக் கழகமாக இருக்கின்றபடியால், பேரறிஞர் அண்ணாவின் உண்மைத் தம்பியும், உண்மையான புரட்சித் தலைவருமாக விளங்குகின்றவருமான டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுடைய பெயரை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அமைத்திட வேண்டுமென்ற எங்கள் மாவட்ட மக்களின் ஆசையை இந்த அரசின் முன் வைத்து, இந்த மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று அமைகின்றேன், நன்றி, வணக்கம்.

7. விதி 110-இன் கீழ் முதலமைச்சரின் அறிக்கை.

காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை குறித்து முதலமைச்சருடன் கர்நாடக முதல்வர், சென்னையில் நடத்திய பேச்சுவார்த்தைகளையொட்டி அனைத்துக்கட்சித் தலைவர்களின் கூட்டத்தில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப் பினர் பெருமக்களே, விதி எண் 110-இன் கீழ் பொது முக்கி யத்துவம் வாய்ந்த ஓர் அறிக்கையினை மாண்புமிகு முதலமைச் சரவர்கள் இந்த அவைக்கு அளிக்கின்றார்கள்.

***மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி :** மாண்புமிகு பேர வைத் தலைவர் அவர்களே, நேற்றையதினம் காவிரி நதிநீர்ப் பங்கீடு குறித்து பேச்சுவார்த்தை வெற்றிகரமாக அமைய வேண்டுமென்று இந்த மாமன்றத்திலே உள்ள உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய இதயம் திறந்த வாழ்த்துக்களைத் தெரிவித்து, மிக ஆவலோடு நேற்றையதினம் நடை பெற்ற பேச்சுவார்த்தை யினுடைய முடிவுகளை எதிர்பார்த்திருக்கின்ற சூழ்நிலையில் இந்த அறிக்கையை முன் வைத்து, இந்த அவையினுடைய ஏகோ பித்த ஆதரவைப் பெறுவதற்காக, நான் இந்த அவையின் முன்னால் நிற்கின்றேன்.

காவிரி நதிநீர்ப் பங்கீடு குறித்த பிரச்சினைக்காக, 19-4-1990 அன்று காலை 9 மணி அளவிலே தமிழக முதலமைச்சர் கூட்டிய தமிழக சட்டமன்ற அனைத்துக் கட்சித் தலை வர்களின் கூட்டம் நடைபெற்றது. அதிலே எடுக்கப்பட்ட முடிவு கள் பின்வருமாறு :—

1. 1892, 1924 ஆம் ஆண்டு ஒப்பந்தங்களில் தமிழ் நாட்டுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமைகள் பாதிக்கப்படக் கூடாது.

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி] [1990 ஏப்ரல் 20

2. 1974-இல் மத்திய உணவு அமைச்சர், தமிழ்நாடு முதலமைச்சர், கர்நாடக முதலமைச்சர் ஆகியோரிடையே நடந்த முத்தரப்புப் பேச்சுவார்த்தைகளில், தமிழ்நாட்டின் சார்பில் ஒப்புக் கொண்டவாறு மேட்டூர் அணைக்கு கர்நாடகத்திலிருந்து வரும் நீரில் சராசரியாக ஆண்டு ஒன்றுக்கு 100 டி.எம்.சி. சிக்கனப்படுத்துவதன் மூலம் குறைத்துக் கொள்ள ஒப்புக் கொள்ளலாம்.

11-00 மணி

3. இந்த அடிப்படையில் பேச்சுவார்த்தையின் மூலமாக கர்நாடக முதலமைச்சருடன் சுமூகமாக ஒரு தீர்வு காண முற்படலாம்

4. இன்று 19–4–1990 நடக்க இருக்கும் பேச்சுவார்த்தைகள் இறுதிக்கட்ட பேச்சுவார்த்தைகளாக இருக்க வேண்டும். இதில் உடன்பாடு ஏற்படாவிட்டால், மத்திய அரசை இனியும் காலதாமதமின்றி காவிரி நதி நீர்ப் பிரச்சினையை நடுவர் மன்றத்திற்கு அனுப்புமாறு வற்புறுத்த வேண்டும்.

19–4–1990 மாலை 4.00 மணிக்கு தலைமைச் செயலகத்தில் தமிழக முதலமைச்சருக்கும், கர்நாடக முதலமைச்சர் மாண்புமிகு திரு. வீரேந்திர பட்டீல் அவர்களுக்கும் இடையே சுமார் மூன்று மணி நேரம் பேச்சுவார்த்தை நடைபெற்றது. இதில் தமிழ்நாடு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சரும், கர்நாடக அரசின் சட்டத் துறை அமைச்சரும், நீர்ப்பாசனத் துறை அமைச்சரும், இரண்டு மாநில அதிகாரிகளும் கலந்து கொண்டனர்.

மத்திய நீர்க் குழுவிலிருந்து (சி.டபிள்யூ.சி.) பார்வையாளர், (அப்சர்வர்) என்ற முறையில் தலைமைப் பொறியாளர் திரு. கராஜிக வந்திருந்தார்.

பேச்சுவார்த்தையின் விவரங்களை முதலமைச்சர் இன்று காலையிலே அனைத்துக்கட்சித் தலைவர்கள் கூட்டத்தில் விளக்கினார்.

தமிழ்நாட்டின் தரப்பில் மேட்டூர் அணைக்கு, கர்நாடகத்திலிருந்து வரும் நீரில், கர்நாடகத்தின் தேவைகளைக் கருதி, சராசரியாக ஆண்டு ஒன்றுக்கு 100 டி.எம்.சி. சிக்கனப்படுத்தி குறைத்துக்கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறோம் என்றும், 1934 முதல் 1972 வரை நீண்ட காலப் புள்ளி விவரங்களின் அடிப்படையிலே மேட்டூரில் சராசரியாக ஆண்டு ஒன்றுக்கு 380 டி.எம்.சி. கிடைத்துள்ளதால், தமிழ்நாடு 280 டி.எம்.சி. பெற்றுக் கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறது என்றும், இந்தச் சேமிப்பு வரும் பதினைந்து ஆண்டுகளில் சிக்கன வழிமுறைகளைப் பின்பற்றுவதின் மூலமாகச் செய்யப்படும் என்றும் சொல்லப்பட்டது.

1990 ஏப்ரல் 20] [டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

கர்நாடகத்தின் சார்பில் இது ஏற்றுக் கொள்ளப்படவில்லை. கர்நாடகத்தின் தேவைகளுக்கு 414 டி.எம்.சி. தேவைப்படுமென்று கர்நாடகம் கோரியது. தமிழ்நாட்டின் தேவையை 444 டி.எம்.சி. என்று எடுத்துக் கொண்டு—இரு மாநிலங்களுக்கும் மொத்தமாக 858 டி.எம்.சி. தேவை என்று கர்நாடகா சார்பில் மதிப்பிடப்பட்டது. அதற்கு மாறாக காவிரி பாசனப் பகுதியிலே 75 சதவிகித நம்பகமான அடிப்படையில் 670 டி.எம்.சி. அளவிற்கு மட்டுமே நீர் ஆதாரங்கள் இருப்பதால், 188 டி.எம்.சி. பற்றாக்குறை ஏற்படும் என்றும், இந்தப் பற்றாக்குறையை இரு மாநிலங்களும் சமமாகப் பகிர்ந்து கொள்ள வேண்டுமென்றும் கர்நாடக மாநில சார்பிலே சொல்லப்பட்டது.

இதன்பொருட்டு, மத்திய நீர்க் குழு வல்லுனர்களோ அல்லது இரு மாநிலங்களின் பொறியாளர்களோ ஒரு ஆய்வு செய்ய வெண்டுமென்று கர்நாடகா கூறியது.

தமிழ்நாடு இந்த அணுகு முறையை ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. 100 டி.எம்.சி. சிக்கனத்தைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்ட பிறகே 444 டி.எம்.சி. தமிழ்நாட்டின் மிகக் குறைந்த பட்சத் தேவையாக மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது என்றும், அதனை நிகரப் பற்றாக்குறையை சமமாகப் பகிர்ந்து கொள்ளும் வகையில் மேலும் எந்த அளவிற்கும் குறைக்க இயலாதென்றும் தமிழகத்தின் சார்பில் திட்டவட்டமாக விளக்கப்பட்டது.

1934-72 காலக் கட்டத்தில் தமிழ்நாடு சராசரியாக 566 டி.எம்.சி. உபயோகித்துள்ளது. கர்நாடகா 177 டி.எம்.சி. உபயோகித்துள்ளது. இதற்கு மாறாக கர்நாடகத்தின் தேவையை 414 டி.எம்.சி. அளவிற்கு உயர்த்திவிட்டு, தமிழ்நாட்டின் தேவையை 444 டி.எம்.சி-க்கும் குறைத்த, பின்னரும், இதற்கு மேலும் தமிழ்நாடு தனது தேவையைக் குறைக்க வேண்டுமென்று கர்நாடகம் வாதாடுகிறது சரியல்ல என்று எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது.

தமிழ்நாட்டின் தேவையை 566 டி.எம்.சி. யிலிருந்து 444 டி.எம்.சி. யாகக் குறைத்து விட்டு, கர்நாடகம் தனது தேவையை இப்போது 237 டி.எம்.சி. அதிகப்படுத்திக் காட்டி—பற்றாக்குறையை சமமாகப் 'பங்கிடுவது' என்ற பெயரால் மேலும் தமிழ்நாட்டிற்கு தண்ணீரைக் குறைக்க முயற்சிப்பதை ஏற்பதற்கில்லை.

மத்திய நீர்க் குழுவினர் புள்ளி விவங்ரகள் தர வேண்டுமென்றும், மீண்டும் ஆய்வுக் குழுக்கள் அமைக்க வேண்டுமென்றும் கர்நாடக மாநிலம் கூறுவது, பிரச்சினையை காலந் தாழ்த்தி கிடப்பில் போட்டு தமிழகம் மேலும் பாதிக்கப்படுகிற நிலைமையை உருவாக்கும். ஏற்கனவே, ஆய்வுக் குழு

புள்ளி விவரங்களைத் தந்து, அவற்றினை ஏற்று, அந்த அடிப்படையிலேயே பலமுறை பேச்சுவார்த்தைகள் நடைபெற்றுள்ளன.

11-05 மணி

இந்த விவரங்களின் பின்னணியில் அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்களின் வாதங்களுக்குப் பின்னர், பின்வரும் முடிவிற்கு இந்தப் பேரவையும் வருகிறது :—

''1970 ஆம் ஆண்டிலேயே தமிழ்நாடு அரசு காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை நடுவர் மன்றத்திற்கு அனுப்பப்படவேண்டும் என்று கோரியது. அதன் பின்னால், இந்த இருபதாண்டுக் காலத்தில் 26 முறை முதலமைச்சர்கள், அமைச்சர்கள் அளவிலே பேச்சுவார்த்தைகள் நடைபெற்றுவிட்டன. இறுதியாக 19—4—1990 அன்று நடந்த இறுதிக் கட்டப் பேச்சுவார்த்தையிலும் கர்நாடகம் எடுத்துள்ள நிலை, ஓரளவேனும் தமிழ்நாட்டின் குறைந்த அளவு தேவைகளைக் கூட நிறைவு செய்யும் வகையிலே இல்லை.

ஆகவே, பேச்சுவார்த்தை மூலமாக இந்தப் பிரச்சினைக்கு முடிவு காண இயலவில்லை என்றும், இனியும் காலதாமதம் ஏற்பட்டால் தமிழ்நாடு மேலும் பாதிக்கப்படும் என்றும் உச்ச நீதிமன்றத்தில் தமிழக அரசு எடுத்துக் கூறவேண்டும். மத்திய அரசும் உடனடியாக இந்தப் பிரச்சினையை நடுவர் மன்றத்திற்கு அனுப்பி வைக்குமாறு இந்தச் சட்டமன்றப் பேரவை மத்திய அரசை வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறது'' என்ற இந்த அறிவிப்பை இந்த அவையின் ஏகோபித்த முடிவாக அனைவரும் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(உறுப்பினர்கள் அனைவரும் மேசையைத் தட்டி ஒலி எழுப்பியதன் மூலம் அவை ஒருமனதாக இம் முடிவை ஏற்றுக்கொண்டது).

3. மானியக் கோரிக்கைகள் 1990–91—விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த நடப்பு ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறையின் மானியக் கோரிக்கையின் மீது விவாதத்திலே கலந்து கொண்டு, இந்திய தேசியக் காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக கருத்துக்களைக் கூற அனுமதித்த உங்களுக்கு நான் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

1990 ஏப்ரல் 20]

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

(ஈ) கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

திருவாளர்கள் கே. ரவி அருணன் உ. ரா. வரதராசன் மற்றும் எஸ். டி. உகம்சந்த் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு—என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 49,53,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.''

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளை (21—4—1990) காலை 9.00 மணிக்குப் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை 15.27 மணிக்கு ஒத்தி வைக்கப்பெற்றது.

8 பேரவை முன் வைக்கப் பெற்ற ஏடுகள்.

(அ) சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

66. சென்னை, அடையாறில் உள்ள காது கேளாதோர் மற்றும் பார்வையற்றோருக்காக நடத்தி வரும் புனித லூயிஸ் நிலையத்தாருக்குச் சொந்தமான டி. எஸ். ஏ. 763 ஆம் எண் கொண்ட இயக்கூர்திக்கு சலுகை முறையில் வரிவிதிப்பது குறித்து உள் (போ. 1) துறையின் 12—12—1989ஆம் நாளிட்ட 2693ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை (1974ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் மீதான வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் [தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1974) 25 (2) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்ப் பெற்றது.]

(ஆ) அறிக்கைகள் அறிவிக்கைகள், ஏனைய தாள்கள்

114. கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிருவாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு 1990–91 (தமிழ், ஆங்கிலம்.)

115. கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1990–91 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

116. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1990–91 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

117. தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறை பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை, 1990–91 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

118. பொதுக் கணக்குக் குழுவின் நாற்பத்திரண்டாவது அறிக்கை, 1989–90 (தமிழ்.)

119. சட்டவிதிகள் ஆய்வுக் குழுவின் நான்காவது அறிக்கை 1989–80 (ஆங்கிலம்).

120. கோரிக்கை எண்.33—வீட்டு வசதி பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1990–91 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு—1

[50-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம்—1990-91ம் ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு ;

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிருவகிப்பது உள் துறையின் நிருவாகத்திலுள்ள போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவுச் செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் முதலியவைகளுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள் மற்றும் சரக்குகள் போக்குவரத்திற்கான போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின் கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணையர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். மாநில அளவில் போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் இருவர் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் நால்வர், உதவி செயலாளர்கள் மூவர், துறை பிரதிநிதி ஒருவர், தலைமை கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப்பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர் போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவராக மாவட்ட நீதிபதி தரத்தில் ஒருவர் பொறுப்பு வகிக்கிறார். அவர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி, அவரது செயலாளர்கள், கூடுதல் செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகள் மற்றும் மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள், அவரது செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகளின் மீதான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் விசாரிக்கிறார். மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலர் என்ற பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்தில் உள்ள அதிகாரி ஒருவர் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

3. மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்து துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல்படுகின்றனர். சென்னையைத் தவிர ஏனைய மாவட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சியர்கள் அம் மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக செயல் படுகின்றனர். சென்னையில் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் அம்மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாவார். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள், போக்குவரத்து துணை ஆணையாளரின் செயலாளர்களாகவும் கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுலர்கள் (தென் ஆற்காடு, பெரியார் மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளி ஆகிய மூனறு இடங்களில் இவ்வாறான கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர்). கூடுதல் செயலாளர்களாகவும் பணி புரிகின்றனர். வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர் சம்மந் தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளர் ஆகவும் பணியாற்றுகின்றார்.

4. தமிழ் நாட்டில் மொத்தம் 28 பகுதி அலுவலகங்கள் மாவட்டங்களில் இயங்குகின்றன. ஒவ்வொன்றும் கையாளப் படும் இயக்கூர்திகளின் எண்ணிக்கைக்கு ஏற்ப முதனிலை அல்லது இரண்டாவது நிலை இயக்கூர்திகளின் ஆய்வாளர் களால் நிர்வகிக்கப்படுகிறது. பூந்தமல்லி, புழல், காட்பாடி, ஹோசூர், பன்னாரி, கூடலூர், கண்டைகௌண்டர் சாவடி, அம்பராம்பாளையம், குமிழி, புளியறை, களியக்காவிளை, திருச்சிற்றம்பலம் ஆகிய இடங்களில் இடத்திற்கு ஒன்றாக மொத்தம் பன்னிரெண்டு பல நோக்குத் தணிக்கைச் சாவடி கள் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடி யிலும் நான்கு தொழில் நுட்பமற்ற மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்கள், மாநிலங்களுக் கிடையே இயங்கும் வாகனங்கள் உரிமத்தில் விதிக்கப்பட்டுள்ள வரியை ஒழுங்காகச் செலுத்துதல், உரிமத்தில் சண்டுள்ள நிபந் தனைகளின்படி இயங்குகின்றனவா என்று கண்காணிக்கின்றனர்.

5. சென்னை நகரில் வடக்கு, மையம், தெற்கு, மேற்கு, என்று நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. சென்னை நகருக்கெனத் தனியாக ஆட்டோ ரிக்ஷா மற்றும் வாடகைச் சீருந்து ஓட்டுநர்கள் இழைக்கும் தவறுகளை கவனிக்க ஒரு வட்டாரப் போக்கு வரத்து அலுவலரின் கீழ் இரண்டாம் நிலைப் போக்குவரத்து

1990 ஏப்ரல் 20]

இயக்கூர்தி ஆய்வாளர் பன்னிருவரைக் கொண்ட சோதனைப் படை ஒன்று மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு உதவு கிறது.

மோட்டார் வாகனங்கள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும், வசதிகளும்.

6. (i) 1978–79 ஆம் ஆண்டில் இருந்து 2.54 இலட்சம் இயக்கூர்திகள் (போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்து அல்லாத) 1988–89 ஆம் ஆண்டில் 11.49 இலட்சமாக உயர்ந்து இருப்பது இப்பத்தாண்டுகளில் போக்குவரத்து வாகனங்களின், சீரான வளர்ச்சியைக் காட்டுகிறது.

(ii) கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் விவரங்கள் கீழ்க்கண்டவாறு ஒப்பிடப்படுகிறது.

அட்டவணை.

குறித்த நாள்.	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு ஊர்திகள்	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை	பொதுச் சரக்கு	தனிச் சரக்கு
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31—12—1988	5,467	11,967	65,671	4,287
31—12—1989	5,867	13,185	77,750	4,642

குறித்த நாள்.	ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	பிற போக்கு வரத்து ஊர்திகள்.	மொத்தம்.
(1)	(6)	(7)	(8)
31—12—1988	42,407	37,671	1,67,470
31—12—1989	53,367	45,271	2,00,082

7. தமிழ்நாட்டில் இயங்கி வரும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1979-ல் 10,199 ஆக இருந்தது. அது 1989-ல் 19,052 ஆக உயர்ந்துள்ளது. இப்போது இயங்கும் பேருந்துகளில் 13,185 போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்தவை. ஏனையவை தனியார் பேருந்துகள்.

8. சரக்கு ஊர்திகள் :

(அ) வணிகம், வர்த்தகம், தொழில் ஆகியவற்றின் வளர்ச்சியின் வேகத்தை அதிகரிக்கும் வகையில் மாநிலம் முழுமைக்கும் பொதுச் சரக்கு ஊர்திகள், தனியார் சரக்கு ஊர்திகளுக்கான அனுமதிகள் தங்கு தடையின்றி வழங்கப்படு

[1990 ஏப்ரல் 20

கின்றன. 1989-ல் 12,434 சரக்கு ஊர்திகள் கூடுதலாக்கப் பட்டுள்ளன. நாடு முழுவதும் மாநிலங்களுக்கு இடையே சரக்குப் போக்குவரத்தினை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு பொதுச் சரக்கு ஊர்திகளுக்கு தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. இப்போது 11,113 தேசிய அனுமதிகள் உள்ளன.

(ஆ) தேசிய அனுமதிகளின் ஒதுக்கீட்டு முறை நீக்கப்பட்டு விட்டது. புதிய விதிமுறைகளின்படி, பொதுவாக தாம், குடியிருக்கும் மாநிலத்தில் அனுமதிச் சீட்டு வேண்டும் நபர், அனுமதி கோரி விண்ணப்பம் அனுப்பலாம். அவரின் விண்ணப்பம் 1988 ஆம் ஆண்டு இயக்கூர்திகளின் சட்டத்தில் கண்டுள்ள, விதிமுறைகளுக்கொப்ப பரிசீலிக்கப்பட்டு அவருக்குரிய அனுமதி சீட்டு வழங்கப்படுகிறது.

9. சுற்றுலாத் துறையை வளர்க்க இந்தியா முழுமைக்கும் ஓடும் வசதியுடன் சீருந்துகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் கீழ்க் கண்டவாறு வழங்கப்பட்டன :—

வரிசை எண்.	வகை	ஒதுக்கீடு.	வழங்கப் பட்ட அனுமதிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	இந்தியா முழுமைக்கும் இயங்கக் கூடிய சுற்றுலா இயக்கு வாகனங்கள்.	400	392
2.	சுற்றுலா ஒப்பந்தப் பேருந்து (35 பயணிகளுக்கு மிகாமல்.)	50	50—1*

* உச்சநீதி மன்ற ஆணைப்படி இயங்குகிறது.

தென் மண்டல பகுதிக்கு சுற்றுலாச் சீருந்து அனுமதி களுக்கான ஒதுக்கீடு 100-லிருந்து 300ஆக அதிகரிக்கப்பட்டு 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. 400 அனுமதிகளும் வழங்கப் பட்டு விட்டன.

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.—

10. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடை பெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங் களுக்கிடையே உள்ள தடங்களில் செல்லும் போக்குவரத்து

1990 ஏப்ரல் 20]

ஊர்திகளை இயக்கும் அனுமதிகள் வழங்கும் அதிகாரம் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு மட்டுமே உண்டு. தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்துக் கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும், அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம், மற்றும் யூனியன் பிரதேசமான பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங் கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கனவே செய்துகொள்ளப்பட்டுள்ளன.

11. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் .பேருந்துகள் ஆகிய வற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடு கள் கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவாறு தொடர்ந்து செயல்படுத்தப் பட்டு வருகின்றது.—

எந்தெந்த மாநிலங் களுக்கு இடையே.	சரக்கு ஊர்திகள்.		ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	
	பொது.	தனியார்.	சுற்றுலா வாடகை, வண்டி.	சாதா ரண வாடகை வண்டி.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு-ஆந்திரா	5,250	150	50	100
ஆந்திரா-தமிழ்நாடு	5,250	150	50	100
தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்	3,000	150	100	200
கர்நாடகம்-தமிழ்நாடு	3,000	150	100	200
தமிழ் நாடு-கேரளம்	2,500	200	350	500
கேரளம்-தமிழ் நாடு	2,500	200	350	500
தமிழ் நாடு-பாண்டிச் சேரி.	3,000	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.
பாண்டிச்சேரி-தமிழ் நாடு.	3,000	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.

ஒப்பந்த ஊர்திகள் :

12. கீழ்க்காணும் பட்டியலில் 1988 மற்றும் 1989 டிசம்பர் 31 ஆம் தேதிகளில் இயங்கிவந்த ஒப்பந்த ஊர்திகளின் விவரங்களைக் காணலாம்:—

நாள்.	வாடகைச் சீருந்து.	சுற்றுலாச் சீருந்து.	ஆட்டோ ரிக்ஷா.
(1)	(2)	(3)	(4)
31—12—1988	2,686	18,267	20,031
31—12—1989	2,423	23,637	25,875

	ஒப்பந்தப் பேருந்து.	தேசிய சுற்றுலா ஆம்னி பேருந்து.	மொத்தம்
(1)	(5)	(6)	(7)
31—12—1988	60+29*	51	41,124
31—12—1989	60+29* (சொகுசு* மாதிரி)	51	52,675

13. தமிழ் நாடு முழுமைக்கும் ஓடக் கூடிய வாடகை சுற்றுலாச் சீருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்து (ஆம்னி பஸ்). களுக்கு அனுமதிகள் எவ்விதக் கட்டுப்பாடும் இன்றி, தாராள மாக வழங்க ஆணையிடப்பட்டுள்ளது.

கார்களுக்கும், வேன்களுக்கும் 1—1—1989 முதல் 31—12—1989 வரை வழங்கப்பட்ட சுற்றுலாச் சீருந்து அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை 5,370 ஆகும்.

சென்னை மாநகரில் ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட் வழங்குதல் :

14. சென்னையைத் தவிர மற்ற இடங்களில் புதிய ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட் வழங்குவதற்கு தடைகள் எதுவும் இல்லை. சென்னை மாநகரில் புதிய ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட் வழங்குவதற்கு 1984 ஆம் ஆண்டு முதல் தடை இருந்தாலும் 1986 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் வரை அவ்வப் போது தடைகளைத் தளர்த்தி புதிய பெர்மிட்டுகளை அரசு கொடுத்து வந்தது. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் பல தில்லு முல்லுகள் செய்வதோடு ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களை போக்கு

1990 ஏப்ரல் 20]

வரத்துக்கு உபயோகப்படுத்துகிற பொது மக்களும் பல்வேறு இடையூறுகளுக்கு ஆளாகிற காரணத்தினால் ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட் வழங்குவதற்கு இப்போது இருக்கிற முறைகளை மாற்றி சில திருத்தங்களைச் செய்ய அரசு முன்வந்துள்ளது.

15. இதன்படி 1—10—1986 முதல் 31—12—1989 வரை தற்போதுள்ள திட்டப்படி சென்னை மாநகரில் வழங்கப்பட வேண்டிய ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட்டுகளின் எண்ணிக்கை 1,732. இதற்காக விண்ணப்பித்திருப்போர் 3,850 பேர் இவர்களில் 1,319 நபர்களை, மத்திய அரசும் மாநில அரசும் அறிவித்த விதிமுறைகளின்படி பல்வேறு கட்டங்களில் தகுதியின் அடிப்படையில், போக்குவரத்து ஆணையர் தேர்ந்தெடுத்து அரசுக்கு சிபாரிசு செய்துள்ளார். இவர்களுக்கு உடனடியாக பெர்மிட்டுகள் வழங்கப்பட ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுவிட்டன. இதனால், தகுதியுடைய அனைவரும் விண்ணப்பித்து ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட்பெற்றுக் கொள்ளலாம், பெர்மிட் பெற்று ஆட்டோ ரிக்ஷா வாங்க பண உதவி பெற விரும்புவோர், சமுதாயத்தில் நலிவுற்றவர்களுக்கான சுய வேலை வாய்ப்பு சிறப்புத் திட்டத்தின்படி, தமிழ்நாடு தொழில் முதலீட்டுக் கழகத்தின் சட்ட திட்டங்களுக்குட்பட்டு மான்யத்துடன் கூடிய கடன் பெற்றுக் கொள்ளவும் வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

மேலும், சென்னை நகரில் ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட் வழங்குவதற்கு இருந்த தடை 1—4—1990 முதல் நீக்கப்பட்டு ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டு விட்டன.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்குதல்.

16. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 31—12—1988-ல் 11,967 என்ற அளவில் இருந்து 31—12—1989-ல் 13,185 என்ற அளவில் சீராகப் பெருகி வருகிறது. இக்கொள்கை 1967ஆம் ஆண்டு உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றத்துக்குச் சென்றதால் நாட்டுடமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் சில வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்றும் இயங்கி வருகின்றன நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. ஐந்தாண்டு காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடமையாக்கும் தனது கொள்கையை அரசு 1972-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு

[1990 ஏப்ரல் 20

திங்களில் அறிவித்தது. இந்த நோக்கத்தை எய்த தமிழ்நாடு 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப் பெருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்த பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தை அரசு நிறைவேற்றியது. இச்சட்டம் தமிழ்நாடு மாநிலத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகளையும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளையும் அரசு கையகப்படுத்துவதற்கு வகை செய்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகள் இசசட்டத்தின்கீழ் கையப்படுத்தப்பட்டது எனினும், சென்னை உயர்நீதிமன்றத்தால், சட்டம் செல்லுபடியாகாது எனத் தீர்ப்பு அளிக்கப்பட்டதால், இச்சட்டத்தை மாநிலத்தில் மேலும் செயல்படுத்த முடியாது போயிற்று. இச்சட்டம் செல்லுபடியாகும் என்று உச்ச நீதிமன்றம் 1983ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் 31-ல் தீர்ப்பு அளித்தது. அவ்வாறு தீர்ப்பளிக்கும்போது காலங்கடந்துவிட்ட நிலையில் இச்சட்டத்தின் சில பிரிவுகள் வழக்காறற்றுப் போய்விட்டபடியால் அவற்றைத் திருத்த வேண்டியிருக்கலாம். என்று உச்ச நீதிமன்றம் கருத்துத் தெரிவித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் ஆணைகளைக் செயற்படுத்தும் பொருட்டும் மாநில அரசின் திட்டங்களில் முன்னுரிமை அளிக்கப்படும் திட்டங்களைக் கருத்திற்கொண்டு ஏற்கனவே அரசு அறிவித்துள்ளபடி நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தைப் படிப்படியாகச் செயற்படுத்தும் வகையில் பயணிப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்தும் சட்டத்திற்கு எங்கெங்கு திருத்தங்கள் தேவைப்படுகின்றனவோ அவற்றிற்காக தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 17/1984) நிறைவேற்றப்பட்டது. நீலகிரி மாவட்டத்தில், இயங்கிக்கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், இத்திருத்தச் சட்டம் 1973ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 14ஆம் நாளிலிருந்தும் நீலகிரி மாவட்டம் நீங்கலாக உள்ள ஏனைய பகுதிகளில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் மாநிலத்தின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் (நீலகிரி மாவட்டம் உட்பட) இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் ஒப்பந்த ஊர்திகளையும் பொறுத்தமட்டில் அரசு அறிவிக்கை வெளியிட்டு குறிப்பிடக்கூடிய நாளன்றும் பொருந்தும் ஐந்து அல்லது அதற்கு குறைவான பயணிப் பேருந்து அனுமதி உரிமைகள் வைத்துள்ள சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அச்சட்டத்தின் விதிகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்படுகிறது.

பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்கும் திட்டம் பற்றிய அறிக்கை ஒன்று சட்டமன்றத்தில் அண்மையில் அறிவிக்கப்பட்டது. இதனை செயற்படுத்தும் வகையில் ஒரு சட்டம் நடைபெறும் சட்டமன்ற கூட்டத் தொடரில் கொண்டுவர உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. முதற்கட்டமாக குறைந்த அளவு தனியார் பேருந்துகள் உள்ள மாவட்டத்தில் இருந்து தொடங்கி ஏறுவரிசையில் படிப்படியாக இத்தேசியமயமாக்கும் திட்டம் மற்ற மாவட்டங்களிலும் செயல்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது,

1990 ஏப்ரல் 20]

மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களால் வெளியிடப்பட்ட எதிர்ப்பில்லா வரைவு திட்டங்களை மோட்டார் வாகன சட்டம், 1988-ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளபடி நடவடிக்கை எடுக்க அரசு தீர்மானித்துள்ளது. அதன்படி, வாய்மொழி சார்ந்த கேட்புரை 1990 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் முதல் தொடங்கப்பட்டு உள்ளது.

கட்டண விகிதங்கள்.

17. சென்னை பெருநகர் பேருந்துக் கட்டண வீதம், மற்ற நகர் மற்றும் சிறுநகர் பேருந்துகளில் கட்டண வீதம் மற்றும் விரைவுப் பேருந்துகள் மற்றும் சாதாரணப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் கட்டண வீதங்கள் 7—10—1989 முதல் மாற்றப் பட்டுள்ளன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் மற்றும் வாடகை சீருந்துகள் கட்டண வீதங்கள் 17—5—1988 முதல் மாற்றப் பட்டன.

பயணிப் பேருந்துகள் (7—10—1989)

விவரங்கள். (1)	பயணக் கட்டண வீதம். (2)
1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள்.	(i) சமவெளிகளில் கிலோ மீட்டருக்கு $10\frac{1}{2}$ காசுகள் 26 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்த தொலைவிற்கு கட்டணம் ரூ. 3-க்கு மிகாமல்.
	(ii) மலைப்பாதையில் கிலோ மீட்டருக்கு $12\frac{1}{2}$ காசுகள்.
	(iii) உயர் ரக இருக்கை வசதிக்கு கிலோ மீட்டருக்கு $12\frac{1}{2}$ காசுகள். 30 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்த தொலைவிற்கு கட்டணம் ரூ. 4-க்கு மிகாமல்.
	(iv) குளிர் சாதன வசதியிருப்பின் கிலோ மீட்டருக்கு, 18 காசுகள் கட்டணம், 30 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்த தொலைவிற்கு கட்டணம் ரூ. 6-க்கு மிகாமல்.

மேற்படி வீதங்களில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட கட்டணங்களை அடுத்த நிலையில் 50 காசு சுத்தமாகக் கணக்கிட வேண்டும்.

[1990 ஏப்ரல் 20

விவரங்கள். (1)	பயணக் கட்டண வீதம். (2)
2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.	(i) சமவெளியில் கிலோ மீட்டருக்கு $10\frac{1}{2}$ காசுகள். 10 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்த தொலைவிற்கு கட்டணம் ரூபாய் ஒன்றுக்கு மிகாமல். (ii) மலைச்சாலையில் கிலோ மீட்டருக்கு $12\frac{1}{2}$ காசுகள் 8 கிலோ மீட்டருக்கு குறைந்த தொலைவிற்கு கட்டணம் ரூ. 1-க்கு மிகாமல்.

மேற்படி, வீதங்களில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட கட்டணங்களை அடுத்த நிலையில் 10 காசுகள் சுத்தமாகக் கணக்கிட வேண்டும்.

3. நகர் மற்றும் சிறு நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்.	தமிழ்நாட்டில் சென்னை பெரு நகர், தவிர்த்த பிற நகர் மற்றும் சிறு நகர வழித் தடங்களில் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொருத்த மட்டில் கீழ்க்கானும் அட்டவணையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்களுக்கு மிகாமல் இருத்தல் வேண்டும்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

அட்டவணை.

நிலை. (1)	கட்டணம். (2) ரூ.	பை.
முதலாவது	0	50
இரண்டாவது	0	60
மூன்றாவது	0	75
நான்காவது	0	90
ஐந்தாவது	1	00
ஆறாவது	1	10

1990 ஏப்ரல் 20]

அட்டவணை—தொடர்ச்சி

(1)	(2)	
	ரூ.	பை.
ஏழாவது	1	20
எட்டாவது	1	25
ஒன்பதாவது	1	40
பத்தாவது	1	50
பதினொன்றாவது	1	60
பன்னிரெண்டாவது	1	70
பதிமூன்றாவது	1	75
பதினான்காவது	1	90
பதினைந்தாவது	2	00
பதினாறாவது	2	10
பதினேழாவது	2	15
பதினெட்டாவது	2	20
பத்தொன்பதாவது	2	25
இருபதாவது	2	30
இருபத்தொன்றாவது	2	35
இருபத்திரெண்டாவது	2	40
இருபத்தி மூன்றாவது	2	50

(நிலை என்பது சுமார் 2 கி. மீட்டர் ஆகும்.)

மலைப்பாதையில் மேற்குறிப்பிட்ட அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள கட்டணத்துடன் ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 10 காசுகள் கூடுதல்,

[1990 ஏப்ரல் 20

விவரங்கள். (1)	பயணக் கட்டண வீதம். (2)
4. சென்னைப் பெருநகர் பயணிப் பேருந்துகள்.	தமிழ்நாட்டில், சென்னைப் பெரு நகர் வழித் தடங்களில் இயங்கும் பேருந்துகள், பொறுத்த மட்டில் கீழ்க்காணும் அட்டவணையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்களுக்கு மிகாமல் இருத்தல் வேண்டும்.

அட்டவணை

நிலை. (1)	கட்டணம். (2) ரூ. பை.
முதலாவது	0.50
இரண்டாவது	0.60
மூன்றாவது	0.75
நான்காவது	0.90
ஐந்தாவது	1.00
ஆறாவது	1.10
ஏழாவது	1.20
எட்டாவது	1.25
ஒன்பதாவது	1.40
பத்தாவது	1.50
பதினொன்றாவது	1.60
பன்னிரெண்டாவது	1.70
பதிமூன்றாவது	1.75
பதினான்காவது	1.90
பதினைந்தாவது	2.00
பதினாறாவது	2.10

1990 ஏப்ரல் 20]

(1)	கட்டணம். (2) (ரூ. பை.)
பதினேழாவது	2.15
பதினெட்டாவது	2.20
பத்தொன்பதாவது	2.25
இருபதாவது	2.30
இருபத்தொன்றாவது	2.35
இருபத்திரண்டாவது	2.40
இருபத்தி மூன்றாவது	2.50

(நிலை என்பது சுமார் 2 கி. மீட்டர் ஆகும்.)

இராமேஸ்வரம் தீவில் ஓடும் பேருந்துகள்—

	கட்டணம் (நபர் ஒன்றுக்கு) ரூ. பை.
1. இராமேஸ்வரம் ரயிலடி—கோயில் ..	0.60
2. (அ) பாம்பன்-தங்கச்சி மடம்	0.50
(ஆ) தங்கச்சிமடம்-இராமேஸ்வரம் ..	0.80
(இ) பாம்பன்-இராமேஸ்வரம் (நுனி முதல் நுனி வரை).	1.20
(ஈ) இராமேஸ்வரம்-தனுஷ்கோடி	2.40

ஒப்பந்த ஊர்திகள் (17—5—1988 முதல்)—

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள். (1)	சமவெளியில். (2) ரூ. பை.	மலைச் சாலையில். (3) ரூ. பை.
1. குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	3.00	3.50
2. ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும் ..	1.50	2.00
3. காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்,	

[1990 ஏப்ரல் 20

பாதல் சிறு வாடகைக் கார்கள்.

(சமவெளிகளில் மட்டும்).

(1)		(2)	(3)
		ரூ.பை.	
1. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	..	1.80	...
2. ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும்	..	1.00	...
3. காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	..	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

வாடகை கார்கள்—

சாதாரணம். (1)		சமவெளியில். (2)	மலைச் சாலையில். (3)
		ரூ.பை.	ரூ.பை.
1. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	..	3.50	4.30
2. ஒவ்வொரு கி. மீட்டருக்கும்	..	2.00	2.50
3. காத்திருப்புக் கட்டணம்	..	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இரவுப் பணிகள்.

15. இரவு 10 மணியிலிருந்து காலை 5.00 மணி வரையில் ஆட்டோக்களும், வாடகை கார்களும் ஓட்டுவதற்காக, மேற்குறித்த கட்டணங்களில் 25 சதவீதத் தொகை (அடுத்த 5 காசுகளுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டு) கூடுதலாக வசூலிக்கப்படும்.

1990 ஏப்ரல் 20]

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

A. இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள்:—

	சமவெளியில்.	மலைச் சாலையில்.
(1)	(2)	(3)
	(கி.மீ. 1-க்கு)	
	ரூ.பை.	ரூ.பை.
(a) 22 பரித்திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தர சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.		
(i) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 6 பேர்).	1.70	2.30
(ii) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது(மொத்தத்தில் 7 பேர்).	1.75	2.40
(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	3.50	4.15

காத்திருப்புக் கட்டணம் .. நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2.

இரவு தங்குதல் இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.

சீர்வளிச்சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

[1990 ஏப்ரல் 20

B. இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள்.

(a) 22 பரித்திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்:

	(ரூபாய்.)
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.	90
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	45

(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.	120
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	60

வரி விதிப்பு.

19. சென்னை இராஜதானியில் முதல் முதலில் 1931ஆம் ஆண்டில் சென்னை மோட்டார் வாகனங்களின் வரி விதிப்புச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டத்தின் முக்கிய நோக்கம் சென்னை இராஜதானியில் அன்றைய நாட்களில் வாகனங்கள் மீது அரசு வசூலித்து வந்த சுங்கத் தீர்வையை ரத்து செய்வதும், மோட்டார் வாகனங்கள் மீது உள்ளாட்சி அமைப்புக்கள் வசூலித்து வந்த வரியினை ரத்துச் செய்வதும் ஆகும். 1–2–1953 முதல் சென்னை மோட்டார் வாகனங்கள் (பயணிகள் மற்றும் சரக்குகள் மீதான வரிச் சட்டம்) 1952-ன் கீழ் பயணிகள் மீதும் சரக்குகள் மீதும் வரிகள் விதிக்கப்பட்டன. 1974ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனங்கள் வரி விதிப்புச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 13/74) அமல் படுத்தப்பட்ட பின்னர் மோட்டார் வாகனங்கள் மீதான வரியும் பயணிகள் மற்றும் சரக்குகள் மீதான வரியும் ஒருங்கிணைப்பு செய்யப்பட்டதுடன் முந்தைய இரு சட்டங்களும் நீக்கப்பட்டன. 1974-ன் சட்டமும் மற்றும் அதன்கீழ் அமைந்த விதிகளும் காலமாறுபாடுகளுக்கு ஏற்ற வண்ணம் அவ்வப்போது திருத்தப்பட்டு வருகின்றன. இவ்வாறான சட்டத் திருத்தம் சமீபத்தில் 1989-ல் செய்யப்பட்டது.

20. பேருந்துகள் நாள்தோறும் ஓடுகிற தூரம் எதுவாயினும் அவற்றில் அனுமதிக்கப்படும் பயணி இருக்கைகளையும் அவையளிக்கும் பணியைப் பொறுத்தும் வரி விதிக்கப்படுகிறது. ஏற்றப்படும் எடைகளின் அடிப்படையில் சரக்கு ஊர்திகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. பொது சரக்கு ஊர்திகளுக்காகவும், தனியார் சரக்கு ஊர்திகளுக்காகவும், தனித்தனி விகிதங்கள் உள்ளன. கார் மற்றும் பொதுச் சேவைக்கல்லாத ஊர்திகள் மீது அவற்றின் எடை அடிப்படையிலும், மோட்டார் சைக்கிள்களுக்குப் பரித்திறன் அடிப்படையிலுமான வரி விதிக்கப்படுகிறது.

1990 ஏப்ரல் 20]

21. தமிழ்நாட்டில் பொதுச் சேவைக்கென பயன்படுத்தப் படும் அல்லது வைத்திருக்கும் மோட்டார் வாகனங்கள் மீது ஆண்டு வரிச் செலுத்தும்போது 6 விழுக்காடு தள்ளுபடியும் அரையாண்டு வரி செலுத்தும்போது, 4 விழுக்காடு தள்ளுபடியும் வழங்கப்படுகிறது.

22. வரி விதிப்பினைப் பொறுத்த மட்டில், ஒரு புதிய செயல் முறையான இரண்டு சக்கர வாகனங்களுக்கென வாகன ஆயுட் கால ஒருமுறை வரி விதிப்பாக வரி செலுத்தும் முறை செயல் படுத்தப்பட்டது. 1–4–1989-க்குப் பிறகு, பதிவுச் செய்யப்படும் இரண்டு சக்கர வாகனங்களைப் பொறுத்தமட்டில் ஒருமுனை வரி விதிப்புக் கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. 1–4–1989-க்கு முன்னர் பதியப்பட்ட இரண்டு சக்கர வாகனங்களுக்கான வரி விதிப்பு விருப்பப்படி செலுத்தும் முறையில் அனுமதி அளிக்கப் பட்டுள்ளது. இத்திட்டம் வாகன உரிமையாளர்களுக்கு மிகுந்த பயன் அளிக்கும் எண்ணத்துடன் அமைந்துள்ளது. ஏனெனில், வாகனம் பதிவுச் செய்யப்படும் போதே ஆயுட் கால வரிச் செலுத்தப்பட்டு விடுவதால், ஆண்டுதோறும், வட்டாரப் போக்கு வரத்து அலுவலகங்களுக்கோ அல்லது துணைக் கருவூலங்களுக்கோ வங்கிகளுக்கோ, சென்று வரிச் செலுத்த சிரமப்படவேண்டிய அவசியம் எழவில்லை. பொதுச் சேவைக்கு அல்லாத ஊர்திகளுக்கு அரையாண்டு வரி விதிக்கும் முறை அறவே நீக்கப்பட்டு ஆண்டு வரி வசூலிக்கும் முறை 1–4–1989 முதல் நடைமுறையில் உள்ளது.

23. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சட்டப்பேரவையில் சமர்ப்பித்த 1990–91ஆம் ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையில் கீழ்க் கண்ட மோட்டார் வாகனங்களுக்கு அறிவித்த வரி உயர்வை நடைமுறைப்படுத்த, 1974ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புச் சட்டத்தை திருத்துவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

தற்போது சரக்கு வாகனங்களின் மீதான வரிகள், வாடகைக்கு ஓடும் வாகனங்கள், ஏனைய வாகனங்கள் என்று இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு விதிக்கப்படுகின்றன. புதிதாகக் கொண்டுவரப்பட்ட 1988ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டத்திலும் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனங்கள் விதிகள் 1989 அடிப்படையிலும், இவ்விரண்டு பிரிவுகளும் இணைக்கப்பட்டு வாகனங்களுடைய கனத்தின் அடிப்படையில் வகை செய்யப்படு கின்றது. இதனை ஒட்டி வரி விகிதங்களையும் முறைப்படுத்தி ஓரளவுக்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

[1990 ஏப்ரல் 20

பின்வரும் அட்டவணையில் விவரங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன :—

வரிசை எண்.	ஊர்திகளின் வகைகள்.	தற்போதைய காலாண்டு வரி.	உயர்த்தக் கருதியுள்ள காலாண்டு வரி.
(1)	(2)	(3)	(4)
		ரூ,	ரூ.
1	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 3,000 கிலோ கிராம் எடைக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	450	மாற்றம் இல்லை.
2	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 3,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால், 5,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	700	750
3	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 5,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால், 9,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	1,020 1,100	1,150
4	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 9,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால், 12,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	1,300	1,490
5	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 12,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால் 13,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	1,400	1,590
6	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 13,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால் 15,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	1,600	1,840

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1990 ஏப்ரல் 20]

7. எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 15,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படுகிற சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	ரூ. 1,600 + 15,000 கிலோ கிராம் எடைக்கு மேற்படுகையில் அதனுடன் கூடிய 250 கிலோ கிராம் அல்லது பகுதி ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ. 50.	ரூ. 1,840 + 15,000 கிலோ கிராம் எடைக்கு மேற்படுகையில் அதனுடன் கூடிய 250 கிலோ கிராம் அல்லது பகுதி ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ. 50.

பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு போடப்படும் வரி பின்வருமாறு மாற்றப்படும் :—

வரிசை எண்.	ஊர்திகளின் வகைகள்.	தற்போதைய காலாண்டு வரி இருக்கை ஒன்றுக்கு.	உயர்த்தக் கருதியுள்ள காலாண்டு வரி இருக்கை ஒன்றுக்கு.
(1)	(2)	(3)	(4)
		ரூ.	ரூ.
1	சென்னையைத் தவிர்த்து மற்ற நகரங்களில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் நகரப் பேருந்துகள் ..	200	230
2	விரைவுப் பேருந்துகள் ..	220 + மேல்வரி ரூ. 40.	250 + மேல்வரி ரூ. 40.
3	விரைவுப் பேருந்துகள் அல்லாத பிற பேருந்துகள்	ரூ. 245 + மேல்வரி ரூ. 35.	ரூ. 275 + மேல்வரி ரூ. 35,

பயணிகளின் இருக்கைகள் அடிப்படையில் விதிக்கப்படுகிற "ஆம்னி பஸ்" என்று அழைக்கப்படும் ஒப்பந்த ஊர்திகள் மீது

வரி, காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 2,000 என்று மாற்றியமைக்கப்படும்,

தனியார் தொழில் வாகனங்களுக்கு (Private Service Vehicles) தற்போது காலாண்டுக்கு வாகனம் ஒன்றுக்கு ரூ. 150 ஆக வரி விதிக்கப்பட்டு வருகிறது. இது காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 50 ஆக மாற்றப்படும். இந்த வரி மாற்றம் கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வாகனங்களுக்குப் பொருந்தாது.

மோட்டார் வாகனங்களை ஒட்டிய மேற்கூறிய வரி மாற்றங்கள் 1990 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் அமல் படுத்தப்படும்.

பொதுச் சேவைக்கு அல்லாத வாகனங்களுக்கான வரித்தொகைகளை வங்கிக் கிளைகள் மூலம் செலுத்தும் திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. இதன் பயனாக வாகன உரிமையாளர்களின் சிரமம் குறைக்கப்பட்டது. முதற்கண் இந்தியன் வங்கி மற்றும் இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி கிளைகள் மூலமாக மட்டுமே வரி வசூலிக்கப்பட்டது. பின்னர் இத்திட்டத்தின் வெற்றியார்ந்த பயனைக் கருத்தில் கொண்டு கீழ்க்கண்ட தேசியமயமாக்கப்பட்ட வேறு ஆறு வங்கிக் கிளைகள் மூலமாகவும் மேலும் இரண்டு தனியார் வங்கி கிளைகள் மூலமாகவும் வரி வசூலிக்கும் ஏற்பாடு 1989 ஆம் ஆண்டு முதல் செயல்படுத்தப் பட்டும் வருகிறது.

தேசிய மயமாக்கப்பட்ட வங்கிகள்—

கார்ப்பரேஷன் வங்கி.

இந்திய சென்ட்ரல் வங்கி.

விஜயா வங்கி.

சிண்டிகேட் வங்கி.

கனரா வங்கி.

இந்திய ஸ்டேட் வங்கி.

தனியார் வங்கிகள் :

லஷ்மி விலாஸ் வங்கி லிமிடெட்.
மதுரை வங்கி லிமிடெட்.

வருவாய் செலவு.

24. மோட்டார் வண்டி வரிகள், கட்டணங்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும் பகுதி வருவாய் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

1990 ஏப்ரல் 20]

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் கிடைக்கும் வருவாய் பற்றிய விவரம் வருமாறு :—

வரிசை எண்.	தலைப்பும் விவரமும்.	1989–90-ன் திருத்திய மதிப்பீடு.	1990–91-ன் மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)	
1.	இயக்கூர்தி சட்டத்தின் கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணம்.	17.40,00	19,00,00
2.	தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு இயக்கூர்திகள் வரிச் சட்டத்தின் கீழ் வரவுகள்.	1,69,23,00	1,77,79,40
3.	இதர வருவாய் ...	15,80	16,60
	மொத்தம் ...	1,86,78,80	1,96,96,00

25. 1988–89 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறைக்கான நிருவாகச் செலவு ரூ. 3.37 கோடிகள். 1989-90 ஆம் ஆண்டில் துறைக்கான நிருவாகச் செலவுகளின் திருத்திய மதிப்பீடுகள் ரூ. 5.52 கோடிகள்.

முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதி.

26. தமிழ்நாட்டில் இயக்கு ஊர்திகளால் ஏற்படும் சாலை விபத்தில் இறந்துவிடும் நபர்களின் வாரிசு அல்லது விபத்தில் காயப்பட்ட நபர்களுக்கு முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதி என்னும் திட்டம் 1978–79ல் துவக்கப்பட்டது. ஒவ்வொரு ஆண்டும் ரூபாய் 50 இலட்சம் மாவட்ட ஆட்சியாளர்களுக்கு (நிவாரண நிதி) இத்திட்டத்தின் கீழ் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரண நிதி வழங்க வேண்டி ஒதுக்கப்படுகிறது. இறப்பிற்கு ரூபாய் 1,000-ம் உறுப்புகளை முழுமையாக இழந்தவர்களுக்கு ரூபாய் 800-ம் ஒரு கண் அல்லது ஒரு உறுப்பு இழந்தவர்களுக்கு ரூபாய் 400-ம் இதர வகைகளுக்கு ரூபாய் 50-ம் நிவாரணமாக வழங்கப்படுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20

மோட்டார் வாகனங்களினால் நிகழும் விபத்துக்களில் தவறு இழைக்காமல் பாதிக்கப்பட்டோருக்கு வழங்கப்படும் நிவாரணம்.

27. மோட்டார் வாகனங்களினால், நிகழும் விபத்துக்களால் பாதிக்கப்படுவோருக்கு நிவாரணம் வழங்கப்படுவதை துரிதப் படுத்தும் வண்ணம் 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தில் வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. மேற்படி சட்டத்தின் 140 ஆம் பிரிவின்படி, மோட்டார் வாகன விபத்தினால், உயிரிழக்க நேரிடும் அல்லது நிரந்தரமாக முடமாக்கப்படும் நபருக்கு ஏற்படும் இழப்பினை வாகன உரிமையாளர் ஈடு செய்தல் வேண்டும். இப்பிரிவில் முக்கியத்துவம் என்னவெனில், பாதிக்கப்பட்ட நபர் விபத்து நேரும் வண்ணம் தவறிழைத்திருந்தால், அத்தவறு வாகன உரிமையாளரின் பொறுப்பினைக் குறைக்க காரணமாகிறது. நீதிமன்றத்தில் வழக்கு நிலுவையில் இருக்கும் போது இவ்விபத்தில் உயிர் இழந்தவர்களுக்கு ரூ. 25,000மும் நிரந்தரமாக முடமாக்கப்பட்டவருக்கு ரூ. 12,000மும் இடைக்கால நிவாரணமாக வழங்கப்படும்.

ஆறுதல் நிதி.

28. மேற்கூறிய நிவாரணம் தவிர்த்து 1988 ஆம் ஆண்டின் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 163-ம் பிரிவின்படி, மோட்டார் வாகனங்களால், சாலையில் விபத்து நிகழ்ந்தவுடன் வாகனம் நிற்காமல் மறையும் வழக்குகளில் பாதிக்கப்பட்டோருக்கு ஆறுதல் நிதியும் வழங்கப்படுகிறது. ஆறுதல் நிதி உயிரிழப்பிற்கு ரூ. 8,500-மும், படுகாயம் ஏற்படின் ரூ. 2,000மும் வழங்கப்படுகிறது. பொது இன்ஷூரன்ஸ் தொழில்கள் இந்திய பொது இன்ஷூரன்ஸ் கார்ப்பரேஷன் மற்றும் தற்போது இந்தியாவில் இன்ஸரன்ஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள பிற நிறுவனங்களும் இந்நிதி வழங்கும் பணிகளில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளன.

பேருந்து வசதிகள்.

29. போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை கவனம் செலுத்தி வருகிறது.

1990 ஏப்ரல் 20]

புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கைக் குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

வரிசை எண்.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஆண்டு. 1988–89	1989–90 (31–12–1989 வரை.)
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ..	18,452	19,052
2.	வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	16,475	16,885
3.	உற்றுழிப் பேருந்துகள் ..	1,977	2,167
4.	மொத்த வழித்தடங்கள் ..	9,252	9,283
5.	புதிய வழித்தடங்கள் ..	108	79
6.	பயன் அடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை.	163	109
7.	பயனடைந்த மக்களின் எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்).	1.87	1.28

30. நாட்டின் மூலைமுடுக்குகளிலுள்ள ஊரகப் பகுதிகளில் சாதாரண பேருந்து வசதிகள் செய்து தர இயலாது. எனவே, இப்பகுதிகளில் வாழும் மக்களின் தேவைகளுக்காக, சிறு பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. அவற்றிற்குச் சலுகை வரியாகக் காலாண்டிற்கு இருக்கை ஒன்றிற்கு வரி ரூ. 50 (வரி ரூ. 40-ம் மேல் வரி ரூ. 10-ம்) என நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. 15 இருக்கைகளுக்கும் அதற்குக் கீழும் உள்ள ஈப்புப் பேருந்துகள் (வரி வீதம் முக்கால் பங்கு கொண்டு) மேற்படி பகுதிகளில் இயக்கப்படுகின்றன. 1989 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31-ஆம் நாள் அன்று தமிழ்நாட்டில் 23 ஈப்புப் பேருந்துகளும். 78 சிறு பேருந்துகளும் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன.

செயலாக்கம்.

31. போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள செயலாக்கப் பிரிவு ஒரு துணைப்போக்கு வரத்து ஆணையாளர், அவருக்கு உதவிட இதரப் பணியாளர்களும், கொண்டு இயங்கி வருகிறது. இவர்கள் அதிக எண்ணிக்கையான சோதனைகளை மேற் கொண்டு

தவறுகளின் எண்ணிக்கையைக் குறைத்திடத்தக்க நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுகின்றனர். சென்னை, திருச்சி, மதுரை, கோவை, சேலம், திருநெல்வேலி ஆகிய மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலரின் தலைமையின் கீழ் உள்ள பறக்கும் படை, உதவிப் பொறியாளர்கள் (மோட்டார் வாகனங்கள்) மற்றும் செயலாக்கப் பிரிவில் உள்ள ஏனைய பிற பணியாளர்கள் வரி ஏய்ப்பு, அனுமதிச் சீட்டு இன்றி இயங்கும் பொதுச் சேவை ஊர்திகளையும், தகுதிச் சான்றிதழ் அற்ற ஊர்திகள் இயக்கப்படுவதையும், அதிகச் சுமை, அதிகப் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் ஊர்திகளையும் மிக வேகமாகச் செல்லும் வாகனங்களையும் இன்ன பிற தவறுகளான ஆம்னி பேருந்துகளை தடப் பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்துவதையும் முறையற்ற வகையில் இயக்கப்படும் வாடகைப் பேருந்துகளையும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பிரிவுகளையும் மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் பிரிவுகளையும் மேற்படி சட்டங்களின் கீழ், வரையப்பட்ட விதிகளையும் மீறி நடப்போர்களையும் கண்டுபிடிக்கின்றனர். இப்படைப் பிரிவுகள், பொதுச் சேவை வாகனங்களை இயங்குதிறன் திருப்திகரமாக இல்லையென்று கண்டுபிடிக்கப்படின் அவ்வூர்திகளின் தகுதிச் சான்றிதழ்களை நிறுத்தி வைக்கின்றனர்.

அரசுத் துறைகளுக்கான ஊர்திகள் வழங்கல்.

32. காவல் துறை, வனத் துறை, வருவாய் நிருவாகத் துறை, பொதுப்பணித் துறை தவிர்த்த பிற அரசுத் துறைகளுக்குத் தேவையான இயக்கு ஊர்திகளை விலை வீத ஒப்பந்த அடிப்படையில் வாங்கி வழங்கும் முகவராக போக்குவரத்து ஆணையாளர் உள்ளார். 1—1—1989 முதல் 31—12—1989 வரை மேலே கூறப்பட்டுள்ள இதர அரசுத் துறைகளுக்கு 139 ஊர்திகள் வழங்க ஆணையிடப்பட்டு உள்ளன.

காவல் துறையின் பங்கு.

33. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிகளை செயற்படுத்துவதற்கு பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம் வழங்கும் பணிகள் போக்குவரத்து துறை பணியாளர்கள் கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்துதையும் காவல் துறை கவனிக்கிறது.

34. தமிழ்நாட்டில் 1988-ல் 28,581 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 5,791 பேர் இறந்தனர். 26,285 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1989-ல் 32,962 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன . இவற்றுள் 6,299 பேர் இறந்தனர். 26,640 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது.

1990 ஏப்ரல் 20]

சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

(1) சாலை பாதுகாப்பு மன்றக் கூட்டங்கள், மாவட்ட மாநில அளவில் கூட்டப்படுகின்றன.

(2) போக்குவரத்து அதிகமுள்ள சாலைகளில் தானியங்கி சைகை விளக்கு, சாலைப் பிரிவுகள் அமைத்தல்.

(3) முக்கியமான சந்திப்புகளில்/சாலையில் சுரங்கப் பாதை அமைத்தல்.

(4) அதிக வேகத்தைக்கட்டுப்படுத்துவதற்காக ஆங்காங்கே வேகத் தடுப்புகளை அமைத்தல்.

(5) போக்குவரத்து இடையூறாக உள்ள சாலை ஓர வியாபாரிகள், சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள். பேருந்துப் படிகளில் பயணம் செய்பவர்கள் மீது வழக்குப் பதிவுச் செய்தல்.

(6) சாலைகளில் திரியும் கால்நடை மற்றும் தன்னை மறந்து நடப்பவர்களை பிடித்தல்.

(7) காவல் துறையினர், ஐ.எஸ்.ஐ. முத்திரையுள்ள தலைக் கவசங்களை இரு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்கள் அணிவதை அமல் செய்தனர், இருப்பினும் இது மே 1989-லிருந்து ஓட்டுநர்களின் விருப்பத்திற்கு விடப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் மற்றும் நிர்வாக வட்டம் ஆற்றிவரும் பணிகள்.

35. இவ்வட்ட அலுவலகம், தமிழ்நாடு முழுவதும் உள்ள போக்குவரத்துப் பொறியியல் மேம்பாட்டு வேலைகளை கவனித்து வருகிறது. இவ்வட்டம் இரு கோட்ட அலுவலகங்களைக் கொண்டு உள்ளது. ஒரு கோட்டம் திருச்சியிலும், மற்றொரு கோட்டம் சென்னையிலும் உள்ளது. மேலும், இவ்வட்டம் தமிழ்நாட்டிலுள்ள நெடுஞ்சாலைத் துறையின் கீழ் உள்ள கோட்டங்களுக்கும், தேசிய நெடுஞ்சாலைத் துறையின் கீழ் உள்ள கோட்டங்களுக்கும் போக்குவரத்துப் பொறியியல் மேம்பாடு சம்மந்தமான வேலைகளுக்கான கருத்துகள் வழங்குகிறது. காவல் துறையினருக்கு தேவையான போக்குவரத்து சம்பந்தமான வேலைகளுக்கு அறிவுரை வழங்கப்படுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20

இவ்வட்ட அலுவலகத்தின் நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

(1) சாலை சந்திப்புகளின் நில அளவு மற்றும் போக்கு வரத்து கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டு அந்தந்த சந்திப்பு களுக்குத் தேவையான அதாவது பிரிவுத் திட்டுகள் அமைத்தல் (chann lisation) நடுத்திட்டு (Round abou), அல்லது மேம் பாலம், கீழ் பாலம் அமைப்பதற்கான கருத்துரு வழங்குதல்.

(2) தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் ஒவ்வொரு வருடமும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாத நெடுஞ்சாலைகளில் மூன்று வருடத்திற்கு ஒரு முறையும், உச்சகட்ட நேரம் மற்றும் சாதாரண நேரங்களில் போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப்படு கிறது. சென்னையில் முக்கிய மூன்று பிரதான சாலைகளில் வாகன போக்குவரத்துக் கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப்படு கிறது. இந்த கணக்கெடுப்பின் உதவியால் எந்தெந்தப் பகுதி களில் நெரிசல் அதிகமாக உள்ளதோ அங்கு மேம்பாட்டுத் திட்டங் கள் தயாரித்து நெரிசலை நீக்க உதவுகிறது.

(3) விபத்துகள் நடக்கும் இடங்கள் பார்வையிடப்பட்டு, அவ்விபத்துகளைத் தவிர்ப்பதற்கான போக்குவரத்துத் தொழில் நுட்ப மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் தயாரிக்கப்படுகிறது.

(4) வெவ்வேறு போக்குவரத்துக் கணக்கெடுப்புகள் மேற் கொள்ளப்பட்டு, நெரிசல் அதிகமாக உள்ள சாலைகளுக்கு மாற்றுப் பாதை அமைப்பதற்கான மேம்பாட்டுப் பிரேரணை தயாரிக்கப்படுகிறது. இரயில் பாதை கடவுகள் மற்றும் பாலங் களுக்கு மேம்பாலம் கீழ்பாலம் அமைப்பதற்கான கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டு அறிக்கை தயாரிக்கப்படுகிறது.

(5) வளைவுகள் மற்றும் சிலைகள் நிறுவுவதற்கு கேட்கப் படும் இடங்கள் பார்வையிடப்பட்டு, அவை பிற்கால போக்கு வரத்திற்கு இடைஞ்சல் இல்லாமல் இருக்கும்படி ஆய்வுச் செய்யப் பட்டு அறிக்கை தயாரிக்கப்படுகிறது.

(6) போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக உள்ள சாலைகள் பார்வையிடப்பட்டு அச்சாலைகளை ஒரு வழிப் பாதையாக்கி மாற்றுப் பாதை அமைப்பதற்கான வழி காவல் துறை ஒத்துழைப் புடன் அமலபடுத்தப்படுகிறது.

(7) தற்போதுள்ள தானியங்கி போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்குகள் (Automatic Traffic Signal) அவ்வப்போது சரி பார்க்கப் படுகிறது. மேலும் ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டு தேவையான இடங்களுக்கு புதிய தானியங்கி போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்கு கள் அமைக்க அறிவுரை வழங்கப்படுகிறது.

1990 ஏப்ரல் 20]

(8) இந்திய சாலை கழகத்தில் தற்போது புதியதாக அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ள போக்குவரத்து சமிக்ஞைகள் நெடுஞ்சாலைகளில் ஆங்காங்கே நிறுவ பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது. முக்கியமான நெரிசல் உள்ள பகுதிகளில் தேவையான சாலை குறியீடுகள் நிறுவ பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது.

(9) சென்னை நகரில் உள்ள வெவ்வேறு பொது கட்டிடங்கள் சினிமா திரையரங்குகள், விடுதிகள், தங்கும் விடுதிகள், கல்யாண மண்டபங்கள் மற்றும் பள்ளிகள் கட்டுவதற்கான சென்னை பெருநகர முன்னேற்ற குழுமத்தினால் பரிந்துரை செய்யப்பட்டு மேம்பாட்டு விதிகளுக்கு உட்பட்டதாக உள்ளதா என்று பார்த்து போக்குவரத்து சம்பந்தமான மறுப்பின்மை சான்றிதழ்கள் வழங்குதல் சென்னையில் உள்ள கோட்டத்தினால் கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது.

(10) நெரிசல் அதிகமாக உள்ள பகுதிகளில் வாகனங்கள் நிறுத்துவதினால் ஏற்படும் இடைஞ்சல்களைத் தவிர்ப்பதற்கான, வாகனங்கள் நிறுத்துவதற்கான மாற்று இடம் ஆய்வுச் செய்யப்பட்டு பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது.

(11) கோட்டப் பொறியாளர் (நெ.), சென்னை, அவர்கள் ஒருங்கிணைப்புக் குழுக் கூட்டத்தின் கூட்டுநராக (Convenor) உள்ளதால் சாலைகள் வெட்டுதல் பணியில் மின் வாரியம், மாநகராட்சி, சென்னை தொலைபேசி போன்ற வெவேறு துறையினர்கள் சம்பந்தப்படுவதால், அவர்கள் ஒருங்கிணைந்து செயல்பட்டு போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சல் வராமல் பணி தொடர ஆய்வு நடத்தப்படுகிறது.

(12) கோட்டப் பொறியாளர் (நெ), திருச்சி, அவர்கள் மாவட்ட ஆட்சியர், காவல் துறையினர், நகராட்சி அலுவலகங்கள், நெடுஞ்சாலைத் துறையினர் இவர்களால் நடத்தப்படும் மாவட்ட சாலைகள் அபிவிருத்தி மற்றும் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்ட குழுக் கூட்டத்தில் அங்கத்தினராக உள்ளார். போக்குவரத்து சம்பந்தமான விபத்துக்கள் மற்றும் குறைகள் கலந்தாலோசிக்கப்பட்டு அதற்கான குறைபாடுகளைக் களையும் பொருட்டு விபத்துக்கள் தடுப்பதற்கான வழிகள், போக்குவரத்து மேம்பாட்டு வழிகள், சந்திப்பு மேம்பாடுகள், தானியங்கி போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்குகள் அமைப்பது ஆகியவை பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது. இந்தப் பணிகள் தொடர்வதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு அந்தந்த மாவட்ட ஆட்சியர்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்டு அவை அந்தந்த கோட்டப் பொறியாளர் (நெ) களுக்கு பிரித்து அளிக்கப்படுகிறது. எந்த வேலைக்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும் என்பது கோட்டப் பொறியாளர் (நெ), திருச்சி, அவர்களின் கலந்தாலோசனையுடன், போக்குவரத்து அறிவுரைக் குழுவினால் பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது.

(13) சாலைகளில் சிலை அமைப்புக்கான, கருத்துருக்கள் ஆய்வு செய்யப்பட்டு, தலைமைப் பொறியாளருக்கு சிபாரிசு செய்யப்படுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20

1988ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டம்
(மத்தியச் சட்டம்).

36. (அ) 1939 ஆம் ஆண்டில் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தை ரத்து செய்து, 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 1—7—1989 முதல் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டது. புதிய சட்டத்தில் திறம்பாடு மற்றும் சட்டப்பிரிவுகளில் சிறப்பான செயலாக்கத்திற்கென உறுதி செய்யும் வண்ணம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ள பல்வேறு புதிய சிறப்பியல்களில், கீழ்க்கண்டவை குறிப்பிடத்தக்கவை :—

(1) ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதற்கு உரிய சோதனைகளை மேற்கொள்வதில் உள்ள வழிமுறைகளைச் சீரிய முறையில் மேற்கொள்ளச் செய்வது.

(2) பற்சக்கரங்கள் (கியர்கள்) இன்றி சாலையில் ஓட்டப்படும் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர் உரிமங்கள் பெறத் தகுதி உடையவராகக் குறைந்த பட்ச வயது வரம்பு 16 ஆக ஆக்கப்பட்டது. இவ்வுரிமங்கள் இவர்களின் பெற்றோர் அல்லது காப்பாளர் ஒப்புதலுடன் அளிக்கப்பட வேண்டும். போக்குவரத்து அல்லா ஊர்திகள் இயக்கும் உரிமங்கள் வழங்கப்பட்ட தேதியிலிருந்தோ, அல்லது புதுப்பிக்கப்பட்ட தேதியிலிருந்தோ, இருபது ஆண்டுகளுக்கு அல்லது உரிமம் பெற்ற நபர் 40 வயதை எட்டும் வரையில் இவற்றில் எது முன் நிகழ்வாக இருக்கிறதோ அதுவரைச் செல்லத்தக்கன.

(3) பதிவு எண்களைப் புதிய முறையில் வழங்கி அதன் பயனாக பதிவு எண்கள் மற்றும் குறியீடுகளைக் கொண்டு அம் மோட்டார் வாகனம் எந்த மாநிலத்தில் எந்தப் பதிவுச் செய்யும் அதிகாரியின் மூலமாகப் பதிவுச் செய்யப்பட்டது என்ற விவரத்தினை எளிதாகக் கண்டு கொள்ளும் வகையில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) புதிய போக்குவரத்து வாகனங்களைப் பொறுத்த மட்டில் தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்கும் கால அளவு இரண்டு ஆண்டுகள் என்றும், புதுப்பிக்கப்பட வேண்டிய கால அளவு ஓராண்டு என்றும் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டுள்ளது.

(5) இலகு மோட்டார் வாகனங்களில் மொத்த எடை 4,000 கிலோ கிராம்களாக இருந்தது, 6,000 கிலோ கிராம்களாக்கப்பட்டன. கனரக மோட்டார் வாகனங்களின் மொத்த எடை 11,000 கிலோ கிராம்களிலிருந்து, 12,000 கிலோ கிராம்களாக உயர்த்தப்பட்டது. சரக்கு வாகனங்களில் இது வரையில் இருந்து வந்த ''பொது சரக்கு'' ''தனியார் சரக்கு'' என்ற பிரிவு நீக்கப்பட்டு சரக்கு வாகனங்கள் என்றாக்கப்பட்டது.

1990 ஏப்ரல் 20]

3,000 கிலோ கிராமிற்குக் கீழ் மொத்த எடை கொண்ட சரக்கு வாகனங்களைப் பொறுத்த மட்டில் அவை அனைத்துமே உரிமம் பெறுவதலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்பட்டன. மேலும் உரிமங்கள் முடிவடையும் தேதிக்கு 120 நாட்களுக்கு முன்னதாக (1939 ஆம் ஆண்டு விதிகளிலிருந்து) அவைகளை புதுப்பிக்க விண்ணப்பிக்க வேண்டும் என்ற கால அளவு 15 நாட்களாகக் குறைக்கப்பட்டது.

(6) வாகனங்கள் புகை வெளியிடுவதில் குறிப்பிட்ட தர அளவு நிர்ணயம் செய்வது, இதற்காக 62 புகை அளவீடு மானிகளைப் பெற தமிழக அரசு ரூ. 1.53 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்து ஆணை பிறப்பித்து உள்ளது.

(ஆ) மகாராட்டிரம் மற்றும் மேற்கு வங்காளம் போன்ற மாநிலங்களின் எதிர்ப்பு மற்றும் பிற மாநிலங்களின் கருத்துக்களைக் கேட்டுப்பெற்று இவை காரணமாக மோட்டார் வாகனச் சட்ட செயலாக்கத்தில் இருந்த கடுமையான விதிமுறைகளை இந்திய அரசு தளர்த்தியதின் பயனாக தமிழக அரசும் பொது மக்களின் துயர்களைக் குறைக்கும் வண்ணம் கீழ்க்கண்ட சில நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது :—

(1) இரண்டு சக்கர மோட்டார் வாகன ஓட்டுநர்கள் தலைக்கவசம் கட்டாயம் அணிய வேண்டும் என்ற சட்டம் நீக்கப்பட்டது.

(2) சுற்றுலாச் சிருந்துகளின் வயது வரம்பு ஏழாண்டாக இருந்தது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டது.

(3) 1986 ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வரப்பட்ட, தவறு கண்டுபிடிக்கப்பட்ட இடத்திலேயே அபராதம் செலுத்தும் முறை திரும்பப் பெறப்பட்டது.

(4) சுற்றுலாச் சிருந்து வேன்களில் ஓட்டுநர் உள்ளிட்ட இருக்கை வசதி 7-லிருந்து 13 ஆக உயர்த்தப்பட்டது.

(5) சுற்றுலாப் பயணிகள் சுலபமாகச் சென்றுவரத் தக்க வகையில் 1988 ஆம் ஆண்டின் மோட்டார் வாகனச் சட்டம் பிரிவு 88(8)ன் கீழ் சுற்றுலாச் சிருந்துகளை '' மோட்டார் கேப் ''கள் மற்றும் '' மாக்ஸி கேப் '' போன்ற தமிழ் நாட்டிலிருந்து வேறு மாநிலங்களில் இயங்குவதற்குச் சிறப்பு அனுமதிச் சீட்டுகள் மாநில எல்லைப் பகுதிகளில் உள்ள சோதனைச் சாவடிகளில் வழங்கப்பட அனுமதிக்கப்பட்டு உள்ளன. இவ்வாறான அனுமதிச் சீட்டுகள் 7 நாட்களுக்கு மிகாமல் வழங்கப்படுகிறது.

(6) சரக்கு ஊர்திகள் தேசிய அளவிலான இயக்கத்திற்கென மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியினால், இதுவரை வழங்கப்பட்டு வந்த தேசிய அனுமதிச் சீட்டுகள் 1—2—1990 முதல் சம்மந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் வழங்கப்படுகின்றன.

[1990 ஏப்ரல் 20

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகன சட்டத்தில் கொண்டு வரப்பட்ட புதிய நடைமுறைகளை ஆராய ஏற்படுத்தப்பட்ட மைய அரசின் தரை போக்குவரத்துக் துறைச் செயலாளரின் தலைமையில் ஒரு அமுலாகும் குழு அமர்த்தப்பட்டுள்ளது. அக் குழு இரண்டு முறை டெல்லியில் கூடி மேற்கண்ட சட்டம் அமுலாக்குவதை ஆராய்ந்தது. அக்குழு தமிழ்நாட்டிற்கு விரைவில் வரவுள்ளது.

(இ) ஓட்டுநர் உரிமத்திற்காக நடைமுறையிலுள்ள புத்தக வடிவ உரிமங்களை பிளாஸ்டிக் அட்டை வடிவத்தில் வழங்கும் ஏற்பாட்டின் ஒரு பகுதியாக 1989–90 ஆம் ஆண்டில் முன் மொழிதல்கள் செய்யப்பட்ட இத் திட்டம் தற்போது சோதனை அடிப்படையில் சென்னையிலுள்ள நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள், கோவை மற்றும் மதுரையிலும் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும் செயல்படுத்தப் பட்டுள்ளது.

37. சமீப காலங்களில் உயிர்ச் சேதம் விளைவிக்கக் கூடிய சாலை விபத்துக்கள் நிகழ்வது அதிகமாகி உள்ளது. சாலை விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையும், உயிர்ச்சேதம் விளைவிக்கக் கூடிய விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையும் ஏறுமுகமாகவே உள்ளன. இப்போக்கினை தடுக்கத் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டிய அவசியம் உரைக்கப்பட்டது. 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 215 ஆவது பிரிவில் தெரிவிக்கப்பட்டு உள்ள சாலைப் பாதுகாப்பு கவுன்சில் ஒன்றினை ஏற்படுத்துவது இவ்வாறான நடவடிக்கைகளில் ஒன்றாகும். மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களைத் தலைவராகவும் பதினொரு துறைகளைச் சார்ந்த பதின்மூன்று அதிகாரிகளை உறுப்பினராகவும், கொண்ட சாலைப் பாதுகாப்புக் கவுன்சில் ஒன்று 25—5—1989 அன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. சாலை பாதுகாப்புப் பணித் தொடர்புடைய பல்வேறு துறைகள் மற்றும் நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றிற்கு இடையே நெருக்கமான பணித் தொடர்புகளை ஏற்படுத்தவும், கவுன்சிலில் இயற்றப்படும் தீர்மானங்களை வேகமாகச் செயல்படுத்தவும், கவுன்சிலின் நோக்கங்களை அடையவும், போக்குவரத்துத் துறையின் மூத்த அலுவலர் ஒருவரான ஒரு இணைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர் சாலைப் பாதுகாப்பு கவுன்சிலின் உறுப்பினர்-செயலாளராக நியமிக்கப்பட்டு உள்ளார்.

புதிய கருத்துருக்கள்

38. படிப்படியாக எல்லா போக்குவரத்துத்துறை அலுவலகங்களுக்கும் கட்டிடங்கள் கட்டும் நோக்கத்தினை கருத்தில் கொண்டு நடப்பு நிதியாண்டில் வேலூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு கட்டிடம் கட்டும் பணி எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு உள்ளது.

1990 ஏப்ரல் 20]

39. மோட்டார் வாகன வரி மற்றும் அதன் கட்டணங்கள் ஆகியவைகளை கேஷ்ட்ரேக் இயந்திரங்கள் மூலம் வசூல் செய்யும்போது தவறு ஏதும் ஏற்படாததோடு, வசூல் முறைகளை விரைவாக செயல்படுத்த இவ்வியந்திரம் மிகவும் பயன்படுகிறது. வரி செலுத்துவோர்களின் நன்மைகளைக் கருதி கடந்த ஆண்டு சென்னை நகர வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு கேஷ்ட்ரேக் இயந்திரங்கள் வழங்கப்பட்டன. கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு கேஷ்ட்ரேக் இயந்திரங்கள் வாங்குவதற்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

40. கரூர் நகர பொதுமக்களின் நீண்ட நாளைய கோரிக்கை மற்றும் மோட்டார் வாகனங்களின் அதிகரிப்பு, அவைகள் மூலம் கிடைக்கும் வருவாய் ஆகியவைகளைக் கருத்தில் கொண்டு கரூர், பகுதி அலுவலகத்தினை நடப்பாண்டில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகமாக உயர்த்த அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது. இக் கருத்துருக்கள் மீதான ஆணை விரைவில் வெளியிடப்படும்.

41. மராட்டிய மாநிலத்தில் இருப்பதுபோல், தமிழ்நாட்டிலும் பொதுமக்கள் போக்குவரத்துத்துறை பணிகளுக்காக ரூ. 100 வரையிலான மோட்டார் வாகன கட்டணங்களை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் அல்லது துணை கருவூலகங்களில் பணமாக செலுத்துவதற்கு பதில் முத்திரை வில்லைகள் (ஸ்டாம்புகள்) மூலமாக செலுத்தும் செயற்குறிப்பினை அரசு ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1990 ஏப்ரல் 20

இணைப்பு II.

தமிழ்நாட்டில் வீட்டு வசதி.
1990–91

மானியக் கோரிக்கை எண் 33.
வீட்டு வசதி.

முன்னுரை :—

உண்ண உணவு, உடுக்க உடை ஆகியவற்றுடன், குறைந்த பட்ச தேவையுடன் கூடிய போதுமான வீட்டுவசதியும் மனிதனின் அடிப்படை தேவைகளில் ஒன்றாகும். அடிப்படை வசதிகளுடன் நியாயமான விலையில் அமையக் கூடிய வீட்டுவசதியை அடைவது தனி மனிதன் ஒவ்வொருவரின் அடிப்படை உரிமையாகும். மாநிலத்தின் வீட்டு வசதி தேவையை, வீட்டுவசதி மற்றும் நகர்ப் புற வளர்ச்சி அரசுத்துறையின் பொறுப்பில் இயங்கும் தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியம், தமிழ்நாடு குடிசைப் பகுதி மாற்று வாரியம் மற்றும் தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வீட்டுவசதி சங்கங்களின் இணையம் ஆகிய மூன்று நிறுவனங்கள் கவனித்து வருகின்றன.

அரசு சமூகத்தின் அனைத்து பிரிவு மக்களுக்கும், குறிப்பாக கிராம மற்றும் நகர்ப் புறங்களில் சமுதாயத்தின் நலிவுற்ற பிரிவினர்களுக்கு வீட்டுவசதி அளிக்கும் முகமாக எளிதில் நடைமுறை படுத்தக் கூடிய வீட்டு வசதி கொள்கையை பின் பற்றி வருகிறது. இக் கொள்கையின் மூலம், இது வரை பெரிய நகரங்களுக்கு மட்டுமே அளிக்கப்பட்டு வந்த வீட்டுவசதி, சிறிய மற்றும் நடுத்தர நகரங்கள் மற்றும் கிராமப் புறங்களுக்கும் பரவலாக விஸ்தரிக்கப்படும் வகையில் அமுலாக்க திட்டமிடப் பட்டுள்ளது. இக் கொள்கையை செயலாக்கும் வகையில் அரசு முக்கியமாக 500 சிறிய மற்றும் நடுத்தர நகரங்களில் வரும் ஐந்தாண்டுகளில் ஒரு இலட்சம் வீடுகளும், நடப்பாண்டில் கிராம பகுதிகளில் 30,000 வீடுகளும் மற்றும் நகர்ப் புறங்களில் ஒரு இலட்சம் குடும்பங்கள் பயன்பெறும் வகையில் பழுதடைந்த வீடுகளை மேம்படுத்தும் திட்டங்களும் மேற்கொண்டுள்ளது என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

இத்திட்டங்களை அரசுத் துறையின் கீழ் செயல் படும் தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரியம், தமிழ்நாடு குடிசைப் பகுதி மாற்று வாரியம் மற்றும் தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வீட்டுவசதி சங்கங்களின் இணையம் ஆகிய நிறுவனங்கள் மேற்கொண்டுள்ளன.

தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியம்.

திட்டமிட்ட வீட்டுவசதித் திட்டங்களை செயல் படுத்தும் பொருட்டு 1961 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியம் உருவாக்கப்பட்டது. மேம்படுத்தப்பட்ட மனைப் பிரிவில்

1990 ஏப்ரல் 20]

தேவையான வசதிகளுடன், குறைந்த, நடுத்தர மற்றும் உயர்வருமானப் பிரிவினராக அனைத்து சமூக பிரிவினரும் வீடுகளைப் பெறவேண்டும் என்ற நோக்கில் வீட்டு வசதி வாரிய செயல்முறை வகுக்கப்பட்டுள்ளது.

நகரங்களில் பல்வேறு விதமான வீட்டு வசதி திட்டங்களை பெருமளவில் உருவாக்கி இன்று வரை சுமார் 1,85,300 வீடுகளை தமிழ்நாடு முழுவதிலும் வாரியம் ஏற்படுத்தி உள்ளது. 55 சதவீதம் வீடுகள் பொருளாதாரத்தில் நலிவுற்ற பிரிவு மற்றும் குறைந்த வருவாய் பிரிவினருக்கும், 45 சதவீதம் வீடுகள் மத்திய வருவாய் பிரிவு மற்றும் உயர்தர வருவாய் பிரிவினருக்கும் உருவாக்குவதே வாரியத்தின் தற்போதைய கொள்கையாகும். தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியத்தால் அதன் துவக்க காலத்திலிருந்து 31—12—1989 முடிய பல்வேறு வருமான வரம்பு அடிப்படையில் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ள வீடுகளின் எண்ணிக்கை இணைப்பில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

குறைந்த வருவாய் பிரிவினருக்கான வீட்டு வசதி திட்டங்கள் :

ஆண்டு வருமானம் ரூ. 8,401 க்கும் ரூ. 18,000 க்கும் இடையே யுள்ள பிரிவினருக்காக இத்திட்டம் உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. ஒரு குடியிருப்பின் உச்ச வரம்பு விலை ரூ. 33,000 ஆகும். தவணை முறையில் நிபந்தனைப்படி ஒதுக்கீடுதாரர்கள் முதல் கட்டமாக 1/3 பங்குத் தொகையைச் செலுத்தி எஞ்சிய விலையை 15 வருடங்களில் மாதத் தவணைகளில் செலுத்தலாம். ஹட்கோவிடமிருந்து பெற்றுக் கொள்ளப்படும் நிதியுதவியின் வட்டி வீதப்படி இத்திட்டத்திற்கு வட்டி விகிதம் 8.5 சதவீதம் முதல் 9 சதவீதம் வரை மாறுபடுகிறது. தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரியம் 31—12—1989 முடிய 31,690 வீடுகள் குறைந்த வருவாய் பிரிவினருக்காக கட்டியுள்ளது. மேலும் ரூ. 100 இலட்சம் அரசு உதவியுடனும் மற்றும் ஹட்கோ நிதி உதவியுடனும் 1990–91 ஆம் ஆண்டிற்கு இப்பிரிவினருக்காக 4,070 மனைகளை உருவாக்கவும், 2,202 வீடுகளும், ஆக மொத்தம் 6,272 எண்ணிக்கைகளை உருவாக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

நடுத்தர வருவாய் மற்றும் உயர் வருவாய் பிரிவினருக்கான வீட்டுவசதித் திட்டங்கள் :

நடுத்தர வருவாய் பிரிவினருக்கான வீட்டுவசதித் திட்டங்களை ரூ. 18,001 முதல் ரூ. 30,000 வரை ஆண்டு வருமானம் பெறுபவர்களின் நலனுக்காக செயற்படுத்தி வருகின்றன. இப்பிரிவின் கீழ் கட்டப்படும் பிரிவு I (எம்.ஐ.ஜி.-I) மற்றும் பிரிவு II (எம்.ஐ.ஜி. II) குடியிருப்பின் உச்சவரம்பு விலை முறையே ரூ. 66,000 மற்றும் ரூ. 1,10,000 ஆகும். இப்பிரிவின் கீழ் கட்டப்படும் எம்.ஐ.ஜி. I மற்றும் II ஆகிய குடியிருப்பின் விலையில் 30 சதவீதம் முன்வைப்புத் தொகையாகவும், மீதத் தொகை 15 ஆண்டுகளில் 11 சதவீதம் மற்றும் $12\frac{1}{2}$ சதவீதம் வட்டி விகிதத்தில் மாதத் தவணைகளில் ஒதுக்கீடுதாரர்களிடமிருந்து பெறப்படும்.

[1990 ஏப்ரல் 20

உயர் வருவாய் பிரிவினருக்கான வீட்டு வசதி திட்டங்களை ரூ. 30,000க்கு மேல் ஆண்டு வருமானம் பெறுபவர்களின் நலனுக்காக செயற்படுத்தி வருகின்றது. இப்பிரிவின் கீழ் கட்டப்படும் குடியிருப்பின் உச்சவரம்பு விலை ரூ. 2,75,000 ஆகும்.

இப்பிரிவின் கீழ் கட்டப்படும் குடியிருப்பின் விலையில் 30 சதவீதம் முன்வைப்புத் தொகையாகவும், மீதத் தொகை 15 ஆண்டுகளில் 13 சதவீதம் வட்டி விகிதத்தில் மாதத் தவணைகளில் ஒதுக்கீடுதாரர்களிடமிருந்து பெறப்படும்.

31—12—1989 வரை தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரியம் 36,298 வீடுகள் நடுத்தர வருவாய் பிரிவு மற்றும் உயர்தர வருவாய் பிரிவுகளுக்காகக் கட்டியுள்ளது. 1990-91-ம் ஆண்டிற்கு நடுத்தர வருவாய் பிரிவினருக்காக 1,169 மனைகளை உருவாக்கவும், 1,923 வீடுகள் கட்டவும், மற்றும் 325 அடுக்கு மாடிகளும் (Flats) ஆக மொத்தம் 3,417 எண்ணிக்கைகள் மேற்கொள்ள திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. உயர்தர வருவாய் பிரிவினருக்காக 1990—91-ம் ஆண்டில் 725 மனைகளை உருவாக்கவும், 1,328 வீடுகள் கட்டவும் மற்றும் 871 பல அடுக்கு மாடிகள் கட்டவும், ஆக மொத்தம் 2,924 எண்ணிக்கைகள் மேற்கொள்ள திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இப்பணிக்கான வீட்டு வசதி வாரியத்தின் முதலீடு ரூ. 550 இலட்சங்களாகும்.

சிறிய மற்றும் நடுத்தர நகரங்களுக்கான வீட்டு வசதி திட்டம் :

சிறிய மற்றும் நடுத்தர நகரங்களில் வசிக்கும் குடும்பங்களுக்கும் போதிய அளவு வீட்டு வசதி அமைய வேண்டும் என்ற நோக்கத்தில் அரசு சமீபத்தில் ''500 சிறிய மற்றும் நடுத்தர நகரங்களின் வீட்டு வசதி'' என்ற திட்டத்தை சமீபத்தில் துவக்கியுள்ளது. 1989—90-ஆம் ஆண்டில் துவக்கப்பட்ட இத்திட்டத்தின் கீழ் வரும் ஐந்தாண்டுகளில் 1 லட்சம் வீடுகள் கட்ட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வீடுகளை கட்டுவதற்கான தேவைப்படும் நிதி வசதி, வீட்டுவசதி மற்றும் நகர்ப்புற வளர்ச்சிக் கழகம் போன்ற நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்தும் பெறப்படுவதுடன், வீட்டு வசதி வாரியத்தின் சொந்த நிதியும் பயன்படுத்தப்படும். இத் திட்டத்திற்கு தேவைப்படும் நிலங்களை கையகப்படுத்தும் முகமாக, அரசு மாவட்ட அளவில் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரின் தலைமைப் பொறுப்பில் ஒரு குழு அமைத்துள்ளது. மாவட்டத்தில் இயங்கும் திட்ட சம்பந்தப்பட்ட அலுவலர்களும் அப்பகுதி சட்டமன்ற பேரவை உறுப்பினரும் இக்குழுவில் இடம் பெறுவார்கள். இக்குழு இத்திட்டத்திற்கு தேவையான தனியார் நிலங்களை தெரிந்தெடுத்து நில சொந்தக்காரர்களுடன் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி நியாயமான விலையில் மேற்படி நிலங்களை வாங்கி இத்திட்டத்தை அமுலாக்க நடவடிக்கை எடுக்கும். இத்தகைய ஏற்பாடு இத்திட்டத்தை துரிதமாக செயலாக்கவும், குறிப்பிட்ட காலத்தில் முடிக்கவும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு ... நூலகம் 213994 சென்னை-600 008

1990 ஏப்ரல் 20]

தமிழ்நாடு நகர்ப்புற மற்றும் மேம்பாட்டுத் திட்டம் :

இத்திட்டத்தின் கீழ், சென்னை பெருநகர் உட்பட, மற்ற நகர்ப்புறங்களான கோவை, மதுரை, சேலம், திருச்சி, வேலூர் தூத்துக்குடி, திருப்பூர், திருநெல்வேலி, ஈரோடு ஆகிய நகரங்களில் மக்கள் தொகை பெருக்கம் அடிப்படையில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு உலக வங்கியின் உதவியுடன் வீட்டுமனை மற்றும் பணிக்கான திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டு உள்ளன. இத்திட்டத்தின் மதிப்பீடு ரூ. 246.41 கோடியாகும். இத்திட்டம் 1988–89-ல் தொடங்கி 1993–94-ல் நிறைவேற்றப்படும். 70,000 மேம்படுத்தப்பட்ட வீட்டு மனைகள் இத்திட்டத்தின்கீழ் மேற்கூறிய 10 நகரங்களில் முக்கியமாக நலிந்த பிரிவினர் மற்றும் குறைந்த வருவாய் பிரிவினர் பயன்பெறும் வகையில் உருவாக்கப்படும். 1990-91 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கென 32 கோடி ரூபாய் செலவிட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்தொகையில் அரசு உதவித் தொகையான ரூ. 9 கோடியும் அடங்கும். மீதமுள்ள தொகை நகர்ப்புற மேம்பாட்டுக் கழகத்திடமிருந்தும் (ஹட்கோ) மற்றும் வீட்டு வசதி வாரியத்தின் சுழல் நிதியிலிருந்தும் பெறப்படும். இத்திட்டத்தில் 1990–91 ஆம் ஆண்டில் 11,000 மனைகள் அபிவிருத்தி செய்யப்படுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

தமிழ்நாடு அரசு ஊழியர் வாடகை வீட்டு வசதி திட்டம் :

தமிழக அரசுப் பணியாளர்களுக்கு மாநிலத் தலைநகர் மற்றும் மாவட்ட, கோட்ட வருவாய் பிரிவு தலைமையிடங்களில் வாடகைக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக இத்திட்டம் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. அரசிற்காக தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியம் இத்திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதுடன் கட்டிடங்களின் பராமரிப்பையும் கவனித்துக் கொண்டு வருகிறது. இக்கட்டிடங்கள் அரசுக்குச் சொந்தமானவை. 31–12–1989 வரை இத்திட்டத்தின்கீழ் 20,940 குடியிருப்புகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. 1990–91 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 700 இலட்சம் செலவிட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

பெருகி வரும் அரசு ஊழியர்களின் தேவையை எதிர் நோக்கி வரவு செலவு திட்டத்தில் அரசு ஒதுக்கியுள்ள ரூ. 700 இலட்சத்தில் ரூ. 100 இலட்சத்தை மூதலீடாக வைத்து வீட்டு வசதி மற்றும் நகர்ப்புற மேம்பாட்டுக் கழகத்திடமிருந்து கூடுதலாக கடன் உதவி பெற்று, அதிகப்படியான அரசு ஊழியர்களுக்கு வாடகை அடிப்படையில் வீடுகள் கட்ட அரசு தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியத்திற்கு அனுமதி அளித்துள்ளது. இத்தகைய ஏற்பாட்டினால், அரசு ஊழியர்களுக்கு வாடகை அடிப்படையில் தேவைப்படும் வீடுகளின் எண்ணிக்கையை பெருமளவில் பூர்த்தி செய்ய இயலும் என அரசு கருதுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20

நிலம் கையெடுப்பு மற்றும் மேம்பாட்டுத் திட்டம் :

நிலம் கையெடுப்பு மற்றும் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் மூலம் முன்னதாகவே பெரிய அளவில் நிலத்தை கையெடுப்பு செய்வதன் நோக்கம் நியாயமான விலையில் வீட்டு வசதிக்கு நிலம் கிடைக்க வகை செய்வதும், நிலத்தின் விலையை நிலை நிறுத்தவும் மற்றும் வளரும் நகர்ப்புறங்களில் நெருக்கடியை குறைப்பதும் ஆகும்.

இத்திட்டத்திற்காக 1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 1,150 இலட்சம் தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியம் செலவு செய்ய உத்தேசித்துள்ளது. இதில் ரூ. 150 இலட்சம் அரசு உதவி யுடனும் எஞ்சிய தொகையை வாரியம் பிறவழிகளின் மூலம் பெற்று செலவிட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

வீட்டு வசதி திட்டங்களுக்கு வீட்டு வசதி மற்றும் நகர்ப்புற மேம்பாட்டுக் கழக (HUDCO.) நிதியுதவி :

வீட்டு வசதி திட்டங்களுக்கென பல்வேறு வீட்டு வசதி நிறுவனங்களில் இருந்து பெறும் கடனுதவியில் ''அட்கோ வின்'' பங்கு மிகவும் முக்கியமானதும், கணிசமானதும் ஆகும். அட்கோ கடன் உதவி, அரசு உத்திரவாதத்தின் அடிப்படை அல்லது வாரியச் சொத்துக்களை அடமானம் வைப்பதின் மூலம் பெறப்படுகிறது.

தமிழ்நாடு குடிசைப் பகுதி மாற்று வாரியம் :

நகர்மயமாகிக் கொண்டிருக்கும் மாறுதலினால் உற்பத்தி திறன் அதிகரிப்பு, வேலை வாய்ப்புகளை உருவாக்குதல், நகரகப் பகுதிகளை அதிகமாக பயன்படுத்தல், உழைப்பு மற்றும் மூலதனத்தைக் கொண்டு அதிக அளவில் தொழில் மயமாக்குதல் போன்ற சிறப்பான பொருளாதார நன்மைகள் கிடைத்துள்ளன. எனினும், இதனால் சுகாதாரக்கேடு, சுற்றுச் சூழல் மாசுபடுதல், குடிநீர், மின்சாரம், மருத்துவ வசதி, வீட்டுவசதி, முதலிய அடிப்படைத் தேவைகளின் பற்றாக்குறையும் அதிகரித்துள்ளது. மாநிலத்தில் நகரமக்கள் தொகைக்கும், குடிசைவாழ் மக்கள் தொகைக்கும் உள்ள விகிதாச்சாரம் கடந்த ஆண்டுகளில், அதாவது 1971-ல் 11.64 சதவீதம், 1981-ல் 14.64 சதவீதம், 1990-ல் 16 சதவீதம் ஆகவும் அதிகரித்துள்ளது. 1986-ல் நடத்திய ஆய்வின்படி, சென்னை பெருநகரில், பல்வேறு திட்டங்களின் மூலம் 996 குடிசைப் பகுதிகளைத் தவிர, 421 குடிசைப்பகுதிகள் மேம்படுத்தப் பட்டன. இந்த 996 குடிசைப் பகுதிகளில் உள்ள மக்கள் தொகை 1990-ஆம் ஆண்டின் மொத்த மக்கள் தொகையில் 33.34 சதவீதம் ஆகும். குடிசைப் பகுதிகளை அகற்றி, சுகாதார மற்ற குடிசைப் பகுதிகளை மேம்படுத்தி, மேலும் குடிசைப்

1990 ஏப்ரல் 20]

பகுதிகள் தோன்றாமல் கட்டுப்படுத்தி குறிப்பாக குடிசை வாழ் மக்கள் வாழ்க்கைத் தரத்தை மேம்படுத்துவதும் பொதுவாக அவர்களின் பொது சுகாதார நலன்களை உயர்த்து வதும் அரசின் கொள்கை ஆகும்.

2. குடிசைப் பகுதி பற்றிய அரசுக் கொள்கை :

'ஏழையின் சிரிப்பில் இறைவனைக் காண' விரும்பும் தமிழக அரசின் கொள்கையில் முக்கிய அம்சங்கள் பின் வருமாறு :

1. அரசின் வீட்டு வசதிக் கொள்கைக்கு ஏற்ப குடிசை வாழ் மக்களுக்கு உறைவிட வசதி செய்து கொடுப்பதற்கும் அவர்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதற்கும் முயற்சி செய்தல்.

2. தமிழகத்திலுள்ள குடிசைவாழ் மக்களிடையே வீட்டு வசதியை சமூக நீதியின் அடிப்படையில் பகிர்ந்தளிப்பதை உறுதிப்படுத்துதல்.

3. மாநிலத்தில் உள்ள முக்கிய நகரங்களில் தற்போது நிலவும் மக்கள் நெருக்க சூழ்நிலையை மாற்றி, நெரிசலற்ற நிலையை உருவாக்குதல்.

4. நகரங்களில் உள்ள குடிசைப் பகுதிகளின் எண்ணிக் கையைக் குறைத்து அங்கு வாழும் மக்களின் பிரச்சினைகளின் தீவிரத்தை குறைக்க முயற்சி செய்தல்.

5. குடிசைவாழ் மக்களின் சக்திக்கு ஏற்ற விலையில் தங்குமிடங்கள் கட்டுவதற்கு முயற்சி செய்தல்.

6. குடிசைவாழ் மக்களின் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க வேண்டியதன் அவசியத்தை முன்னிட்டு, குடிசைகளை அகற்று வதற்கும், அவற்றை மேம்படுத்துவதற்கும் முக்கியத்துவம் அளித்தல்.

7. நகரப் பகுதிகளில் தற்போதுள்ள தீ விபத்து ஏற் படக்கூடிய குடிசைகளை மேம்படுத்தி தீயினால் ஏற்படும் கொடுமைகளைத் தவிர்த்தல்.

8. குடிசைப் பகுதிகளை அகற்றுவதிலும், மேம்படுத்து வதிலும், குடிசைவாழ் மக்களை பங்கேற்க செய்தல்,

[1990 ஏப்ரல் 20

3. புதிய செயல் திட்டங்கள் :

மேற்குறிப்பிட்ட கொள்கையை உறுதியான திட்டங்களாக மாற்றும் பொருட்டு அரசு புதிய செயல் திட்டத்தை உரு வகப்படுத்தியுள்ளது. இத் திட்டத்தின் விரிவான அம்சங்கள் வருமாறு :—

1. பொதுமக்கள் நலனுக்கென்று ஏற்படுத்திய சென்னை துரித ரயில் போக்குவரத்து அமைப்பிலுள்ள குடிசைப் பகுதிகள், பொது நீர் வழிகள், நகர நடைபாதைகள், பொது பூங்காக்கள் போன்றவற்றிலுள்ள குடிசைப் பகுதிகளை கட்டாயமாக வெளி யேற்றி மாற்றிடங்களில் குடியமர்த்தல் ;

2. நகர்ப்புற பகுதிகளில் அமைந்துள்ள நெருக்கடியான சுகாதார மற்ற குடிசைப் பகுதிகளை அகற்றி அங்கு குடி யிருப்புத் திட்டங்கள் வகுத்தல் ;

3. சாத்தியக் கூறுகள் அமைந்த அந்த குடிசைப் பகுதிகளை தேர்ந்தெடுத்து, அங்கு அடிப்படை வசதிகள் அமைத்து, அப்பகுதிகளை மேம்படுத்துதல் ;

4. குடியிருப்புத் திட்டம் மற்றும் மேம்பாட்டு திட்டங் களை ஏற்படுத்த இயலாத இடங்களில் தன்னிறைவு மனைத் திட்டங்கள் போன்ற மறுவாழ்வுத் திட்டங்கள் மேற்கொள்ளு தல். இந்த அணுகுமுறையில், மனைகளின் மேம்பாட்டிற்கு ஆகும் செலவு குடிசைவாழ் மக்களின் சக்திக்கேற்ற வகையில் குறைவாக இருக்கத் திட்டம் தீட்டுதல் ;

5. இந்த தன்னிறைவு மனை வசதி திட்டத்தின் கீழ் மனைகள் பெற்றவர்களுக்கு பட்டா வழங்குதல் ;

6. குடிசைவாழ் மக்களின் குறைகளை சிறிது சிறிதாக தீர்ப்பதை விட்டுவிட்டு அடிப்படை வசதிகளை ஒருங்கிணைந்த அணுகுமுறையில் தீர்ப்பதே புதிய திட்டத்தின் சிறப்பான அம்சமாகும் ;

7. உறைவிடங்களின் மேம்பாடு கட்டுமானங்களுக்கு ஹட்கோ போன்ற நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்து, குறைந்த வட்டி விகிதத்தில் தேவையான மற்றும் சுலபமாக கடன் வசதி பெற வசதி செய்தல் ;

8. குடிசைவாழ் மக்கள் பொருளாதார முறையில் இத் திட்டத்தில் பங்கேற்பதை உறுதி செய்தல் ;

9. தற்போதுள்ள வாடகைக் குடியிருப்பு திட்டத்தை தவணைமுறைத் திட்டமாக மாற்றுவதன் மூலம், ஒதுக்கீடு தாரர்கள் குடியிருப்புகளை தாங்களே பராமரிப்பதோடு காலப் போக்கில் உரிமையாளர்களாக ஆக்குதல் ;

1990 ஏப்ரல் 20]

10. குடிசைப் பகுதிகள் தோன்றுவதைத் தடுக்கும் பொருட்டு மாநிலத்தில் குறிப்பாக சென்னை பெரு நகரப் பகுதிகளில் தேவையான நடவடிக்கை எடுத்தல்.

4. செயற்படுத்தும் நிறுவனம்—தமிழ்நாடு குடிசைப்பகுதி மாற்று வாரியம்.

4.1. தமிழக அரசின் கொள்கை 1971-ல் நிறுவப்பட்ட தமிழ்நாடு குடிசைப்பகுதி மாற்று வாரியத்தின் மூலம் செயலாக்கப்படுகிறது.

தலைவர் மற்றும் பல்வேறு அரசு துறைகளின் பிரதிநிதிகள் ஆன 9 உறுப்பினர்களைக் கொண்ட நிர்வாக குழு, இவ்வாரியத்தின் தலைமையேற்று நடத்துகிறது. அரசு விதித்துள்ள கொள்கை மற்றும் கோட்பாடுகளுக்குட்பட்டு, வாரியம் பல்வேறு திட்டங்களை இயற்றி அவற்றை விரைவாக செயல் படுத்துகிறது.

4.2. ஆலோசனைக் குழு, குடிசைவாழ் மக்களின் உண்மையான துயர்பாடுகளை அறிந்து, அவற்றை விரைவில் தீர்க்கும் பொருட்டு, 9 சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், மற்றும் 7 பொதுமக்களின் பிரதிநிதிகளையும் கொண்ட ஆலோசனைக் குழு ஒன்றை அரசு நிறுவியுள்ளது. குடிசைவாழ் மக்களின் துயர்களை துடைப்பதற்கு இக்குழு ஆலோசனை அளித்துள்ளது.

4.3. பொறியாளர் பிரிவு நிர்வாகப் பிரிவு, நிதி மற்றும் கணக்குப் பிரிவு என்று பல்வேறு பிரிவுகளின் மூலம் வாரியம் செயல்படுகிறது. பொறியாளர் பிரிவு ஒரு தலைமைப் பொறியாளரின் கீழ் மேற்பார்வை பொறியாளர்கள், நிர்வாகப் பொறியாளர்கள் மற்றும் தேவையான தொழில் நுட்ப, தொழில் நுட்பமில்லா பணியாளர்களுடன் இயங்கி வருகிறது. நிர்வாகப் பிரிவு, செயலாளர் மற்றும் பணியாளர் அலுவலர் தலைமையின் கீழ், வருவாய் அதிகாரிகள், எஸ்டேட் அலுவலர்கள் மற்றும் களப் பணியாளர்களுடன் இயங்கி வருகிறது. நிதி ஆலோசகர் மற்றும் தலைமை கணக்கு அலுவலர் தலைமையில் இயங்கும் கணக்கு மற்றும் தணிக்கை பிரிவு அலுவலர்களுடன் இயங்கும் நிதிப் பிரிவு வாரியத்தின் நிதி நிலையினை நிர்வகிக்கிறது. சமுதாய வளர்ச்சிப் பிரிவின் மூலம் குடிசை வாழ் மக்களை இத்திட்டங்களில் பங்கு பெறும் பணியில் இவ்வாரியம் செயல்படுகிறது.

திட்டங்கள் :

தமிழ்நாடு குடிசைப்பகுதி மாற்று வாரியம் நிறைவேற்றும் பல்வேறு திட்டங்களை பற்றி சுருக்கமாக கீழே விளக்கப்படுகிறது.

5.1. குடிசைமாற்று திட்டங்கள் :

குடிசைமாற்று திட்டம் ஒரு சிறப்புமிக்கத் திட்டமாகும். இத்திட்டத்தின் நோக்கம் குடிசைப்பகுதிகளை அகற்றி, அப்பகுதிகளில் மாடி குடியிருப்புகளை கட்டுவதாகும். இவ்விதம் கட்டப்படும் குடியிருப்புகள் அந்த குடிசைப் பகுதிகளில் முன்னர் வசித்தவர்களுக்கே ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன. இந்த ஒதுக்கீடுதாரர்களிடமிருந்து சலுகை வாடகை அல்லது தவணைமுறை விற்பனை திட்டத்தில் அனுமதிக்கப்பட்ட தொகை வசூலிக்கப்படுகிறது. இத்திட்டத்திற்கான மதிப்பீடு 15 சதவீதம் அரசு மான்ய தொகையுடனும், மீதமுள்ள 85 சதவீதம் ஹட்கோ நிறுவனத்திடமிருந்து பெறும் கடன் தொகையுடனும் நிறைவேற்றப்படுகிறது. ஹட்கோ கடனை திருப்பிச் செலுத்தவும், அரசு மான்யம் அளிக்கிறது. 1970க்கு முன்னர் சென்னை மாநகராட்சி/நகர அபிவிருத்தி டிரஸ்ட் மற்றும் வீட்டு வசதி வாரியத்தால் கட்டப்பட்ட 7,191 குடியிருப்புகள் உட்பட மார்ச் 15, 1990 முடிய ரூ. 52.104 கோடி செலவில் 49,990 குடியிருப்புகள் கட்டப்பட்டுள்ளன.

நகரம்.	குடியிருப்புகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
சென்னை	48,598
கும்பகோணம்	120
மதுரை	156
ஈரோடு	1,116
மொத்தம் ..	49,990

5.2. விரைவுபடுத்தப்பட்ட குடிசைப்பகுதி மேம்பாட்டு திட்டம்;

1974-ல் ஆரம்பிக்கப்பட்ட இத்திட்டத்தின் மூலம், சுகாதாரமற்ற சூழலில் வசிக்கும் குடிசை வாசிகளின் சுற்றுப்புறத்தை தூய்மைப்படுத்த, 100 குடும்பங்களுக்கு ஒரு பொது

1990 ஏப்ரல் 20]

நீர்க்குழாய், 10 குடும்பங்களுக்கு ஒரு பொது கழிவறை, 40 மீட்டர் தூரத்திற்கு ஒரு சாலை விளக்கு அமைத்தல் என்று ஒரு குடும்பத்திற்கு ரூ. 1,250 வீதம் செலவிடப்படுகிறது. 1990-ல் மார்ச் 15 முடிய 96,898 குடும்பங்கள் ரூ. 8.58 கோடி ரூபாய் செலவில் பயனடைந்துள்ளன.

5.3. தமிழ்நாடு நகர்புற அபிவிருத்தி திட்டம் :

உலக வங்கி நிதி உதவியுடன், சென்னை நகரம் மட்டுமின்றி ஒன்பது முக்கிய நகரங்களான மதுரை, கோவை, திருச்சி, சேலம், வேலூர், ஈரோடு, திருப்பூர், தூத்துக்குடி மற்றும் திருநெல்வேலியிலும், அபிவிருத்திப் பணிகளுக்காக தமிழ்நாடு நகர்ப்புற அபிவிருத்தித் திட்டம் துவக்கப்பட்டது. 1988—89-ல் துவக்கப்பட்ட இத்திட்டத்தின் மூலம் ரூ. 46.60 கோடி செலவில் 6 வருடங்களில் 94,000 குடும்பங்கள் பயன்பெறச் செய்ய உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. முதல் இரண்டு ஆண்டுகளில் 10,569 குடும்பங்களின் மேம்பாட்டிற்காக ரூ. 732 இலட்சம் செலவழிக்கப்பட்டுள்ளது.

5.4. தன்னிறைவு மனைத் திட்டம் :

இத்திட்டத்தின்கீழ் புறநகர் நில உச்சவரம்பு திட்டத்தின்படி அரசால் கையகப்படுத்தப்பட்ட மற்றும் அரசு நிலங்களை மனைகளாக பிரித்து, ஹட்கோ உதவியுடன் அடிப்படை வசதிகள் அமைக்கப்படுகின்றன. பின்னர் இம்மனைகள் பொது மக்கள் வசதிக்கு இடையூறு விளைவிக்கும் பகுதிகளில் வசிக்கும் குடிசைவாசிகளுக்கு தவணை முறை திட்டத்தின் கீழ் 20 ஆண்டு காலத்தில் திருப்பி செலுத்தக்கூடிய வகையில் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன. மார்ச் 1990 முடிய ரூ. 41.38 இலட்சங்கள் செலவில் 953 குடும்பங்கள் பயன் அடைந்துள்ளன.

5.5 இது தவிர வீடற்றோருக்கு வீடு வழங்கும் திட்டம், பெருமளவு வீட்டுவசதி திட்டம் ஆகிய திட்டங்களையும் வாரியம் செயல்படுத்தி உள்ளது.

5.6. சமுதாய வளர்ச்சி திட்டங்கள் :

மக்களின் முன்னேற்றம் மற்றும் நல்வாழ்விற்கான திட்டங்களை வெற்றிகரமாக செயல்படுத்தும் பொருட்டு, சமுதாய வளர்ச்சிப் பிரிவு பல பயனுடைய ஒத்துழைப்புத் திட்டங்களை நடத்தி மக்களைப் பங்கேற்க உறுதி செய்கிறது. அரசு சார்பற்ற, சேவை நிறுவனங்களுடன் இணைந்து, மருத்துவ வசதிகள், முதியோர் கல்வி, மகப்பேறு மற்றும் குழந்தை நலன் பேணும் வசதிகளை தேர்ந்தெடுத்த குடிசைப் பகுதிகளில் ஏற்படுத்தி வருகிறது. பயிற்சி மற்றும் வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தின்கீழ், வேலையற்ற இளைஞர்களுக்கு பயிற்சி அளித்து, முறை

[1990 ஏப்ரல் 20

சாந்த மற்றும் முறைசாரா தொழில் மற்றும் அலுவலகங்களில் வேலை வாய்ப்பு பெற உதவுகிறது. 31 மார்ச் 1990 முடிய 7,000 இளைஞர்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. வணிக வங்கிகளிடம் கடன் வசதி பெறச் செய்து, சொந்தமாக சிறு தொழில் செய்ய குடிசைவாசிகளுக்கு இவ்வாரியம் உதவுகிறது.

5.7. குறைகளைக் களைதல் :

மக்களின் குறைகளை விரைவில் களைவதற்காக அரசு கீழ்க் கண்ட வழிமுறைகளை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது :

(அ) சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், 7 பொது மக்களின் பிரதிநிதிகளையும் கொண்ட ஆலோசனைக் குழு நிறுவப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) பொது மக்களின் குறைகேட்டு அதனை களைவதற்காக குறை தீர்க்கும் பிரிவு ஒன்று தனியே குடிசைப்பகுதி மாற்று வாரியத்தில் நிறுவப்பட்டுள்ளது.

(இ) அனைத்து வேலை நாட்களிலும் வாரிய தலைவர் பொது மக்களை சந்திக்கிறார்.

இவ்விதம் மக்களை சந்தித்து பெற்ற மனுக்களை குறிப்பிட்ட காலவரைக்குள் பரிசீலித்து முடிவு செய்யப்படுகிறது.

5.8. குடிசை மாற்று வாரியத்தினால் கட்டப்பட்ட அடுக்கு வீடுகளில் வசிக்கும் மக்களின் நெடு நாளைய கோரிக்கையான பழுது பார்த்தல் மற்றும் புதுப்பித்தல் ஆகிய பணிகளை மேற்கொள்ள இவ்வரசு கடந்த ஆண்டு 105 குடியிருப்புகளில் ரூபாய் 167.08 இலட்சங்கள் செலவழித்துள்ளது. மேலும் 87 குடியிருப்பு பகுதிகளில் சுற்றுப்புறங்களை மேம்படுத்தவும் அடிப்படை வசதிகளை செய்து கொடுக்கவும் கடந்த ஆண்டில் ரூபாய் 45 இலட்சம் செலவழிக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கான நிதி உதவி அரசு மானியமாகவும் வீட்டு வசதி மற்றும் நகர வளர்ச்சி கழகத்திடமிருந்து கடனாகவும் பெறப்பட்டது.

6. நிதிநிலை ஒதுக்கீடு :

தமிழ்நாடு குடிசைப்பகுதி மாற்று வாரியம் தமிழக அரசிடமிருந்து மான்யம் மற்றும் கடனும், மத்திய அரசிடமிருந்து மான்யமும், ஹட்கோவிடமிருந்து கடனுதவியும் பெறுகிறது. 1970–71-ல் ரூ. 33.15 இலட்சங்கள் நிதி நிலையுடன் நிறுவப்பட்ட வாரியம் 1989–90-ல் இவ் வாரியத்தின் நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 1,927 இலட்சமாக உயர்ந்துள்ளது.

1990 ஏப்ரல் 20]

7. 1990–91-க்கான திட்டங்கள்:

7.1. தமிழக அரசின் கொள்கையை பெருமளவில் செயலாக்கும் பொருட்டு 1990–91-ல் பல்வேறு திட்டங்களுக்காக ரூ. 5,796 இலட்சங்களை செலவிட வாரியம் உத்தேசித்துள்ளது. இத்திட்டத்தில், குடியிருப்புகள் கட்டுதல், குடிசைப் பகுதிகளின் சுற்றுப்புற சூழலை பெருமளவில் மேம்படுத்துதல், குடிசை வாழ் மக்களின் வேலைவாய்ப்பை அதிகரிக்கச் செய்தல் முதலியன இடம் பெறும்.

7.2. 1990–91-ல் நிறைவேற்றப்பட உள்ள திட்டங்கள் வருமாறு :—

(அ) ரூ. 4,800 இலட்சம் செலவில் 12,000 குடியிருப்புகள் கட்டுவதற்கான திட்டம் எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

(ஆ) தமிழ்நாடு நகர்ப்புற அபிவிருத்தி திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 800 இலட்சம் முதலீட்டில், 20,000 குடும்பங்கள் பயனடைய வகை செய்யப்படும்.

(இ) விரைவுபடுத்தப்பட்ட குடிசைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 150 இலட்சம் செலவில் 10,000 குடும்பங்கள் வசிக்கின்ற குடும்பங்களின் சுற்றுப்புறச் சூழ்நிலை மேம்படுத்தப்படும்.

(ஈ) தன்னிறைவு மனைத் திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 27.50 இலட்சம் செலவில் சென்னையில் வசிக்கும் 417 குடும்பங்களுக்கு மேம்படுத்தப்பட்ட வீட்டு மனைகள் ஒதுக்கப்படும்.

(உ) வீடற்றோருக்கு வீடு வழங்கும் திட்டத்தின் கீழ், புதுக்கோட்டை மற்றும் தூத்துக்குடி பகுதிகளில் வசிக்கும் 872 குடும்பங்களுக்கு பாதுகாப்பான உறைவிடங்கள் ரூ. 104.58 இலட்சம் செலவில் வழங்கப்படும்.

(ஊ) நடைபாதை வாசிகளுக்கான திட்டம் :

தற்போது நடைபாதயில் வசிக்கும் 3,686 குடும்பங்கள் வேளச்சேரி மற்றும் கொடுங்கையூர் பகுதிகளில் ரூ. 238.28 இலட்சம் செலவில் குடியமர்த்தப்படுவர். கூடுதலாக நடப்பு ஆண்டில் ரூ. 330.38 இலட்சம் செலவில், சென்னையிலுள்ள எழில் நகரில் 4,096 குடும்பங்களை குடியேற்ற ஒரு புதிய திட்டம் அனுமதிக்கப்படும். இத்திட்டங்கள் நிறைவேறினால் 7,782 குடும்பங்களை மேம்படுத்திய மனைகளில் நில உரிமத்துடன் குடியமர்த்த இயலும்.

(எ) சென்னைத் துரித ரயில் போக்குவரத்து திட்ட வழியில் வசிக்கும் குடும்பங்களை வெளியேற்றி மாற்று வசதி செய்தல் :

அரசு உறுதி அளித்ததின் ஒரு பகுதியாக சென்னை துரித போக்குவரத்து ரயில் திட்ட வழியிலுள்ள நிலங்களை மத்திய அரசுக்கு ஒப்படைக்க வேண்டிய பக்கிங்காம் கால்வாய் ஓரமாக வசித்த 890 குடும்பங்களுக்கு வீட்டு மனைகள் வழங்கி வாரியம் அவர்களை வேற்றிடங்களில் குடியமர்த்தி உள்ளது. கூடுதலாக இக்குடும்பங்களுக்கு ஒட்டு வீடுகள் கட்டிக் கொள்ள குடும்பம் ஒன்றுக்கு ரூ. 8,000 கடன் தொகையாக வழங்கப்படுகிறது. 1990—91–ல் எஞ்சிய ரயில் பாதையில் வசிக்கும் குடும்பங்களை வெளியேற்றி தகுந்த இடங்களில் குடியமர்த்த விரைவில் இத் திட்டம் நிறைவேற்றும் பொருட்டு நிலம் இரயில்வே துறைக்கு ஒப்படைக்கப்படும்.

(ஏ) வருவாய் ஈட்டுத் திட்டங்கள் :

கூடுதல் வருவாய் உருவாக்கும் பொருட்டு வருவாய் ஈட்டுத் திட்டங்களை செயல்படுத்தும் முறை தொடரப்படும். தற்போது குயில் தோட்டம், பிள்ளையார் கோயில் தெரு, சென்னை திருமங்கலம் பகுதிகளில் நடைபெறும் திட்டப் பணிகள் ரூ. 242 இலட்சம் செலவில் கட்டி முடிக்கப்படும். ரூ. 1,956 இலட்சம் செலவில் சென்னை நகரில் புதிய திட்டங்கள் இவ்வாண்டில் மேற்கொள்ளப்படும்.

(ஐ) பயிற்சித் திட்டங்கள் :

கார் ஒட்டுதல், மோட்டார் மெக்கானிக், டர்னர், வெல்டர், பிளம்பர், கம்ப்யூட்டர், தட்டச்சர், லேபரட்டரி, டெக்னீசியன், மருத்துவமனை தாதியர், இருட்டறை உதவியாளர், மோட்டார் ரீவைண்டிங், எலக்ட்ரீஷியன், எலக்ட்ரானிக்ஸ் மற்றும் தோல் தொழில் ஆகியவற்றில் 570 இளைஞர்களுக்கு ரூ. 15 இலட்சம் செலவில் பயிற்சி அளிக்கப்படும்.

8. முடிவுரை :

மேற்கூறியவாறு பொருளாதாரத்தில் நலிவுற்ற பிரிவினருக்கு சமூகத்தில் கீழ் மட்டத்தில் வசிப்பவர்களுக்கும் வீடு வழங்குதல் குறித்த அரசின் சமதர்மக் கொள்கையை வாரியம் செயலாக்கி வருகிறது. செய்து முடிக்கப்பட்ட சாதனைகள் பலவானாலும், செய்யப்பட வேண்டிய பணிகள் மிக அதிகம். அவைகளை வேகமாக செய்து ...ப்பதில் அரசின் பணி தொடர்கிறது.

1990 ஏப்ரல் 20]

வீட்டு வசதி கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் :

கிராமப்புற மற்றும் நகர்ப்புற மக்களின் வீட்டு வசதித் தேவையினை நிறைவேற்ற, நிதி உதவி அளித்து வரும் நிறுவனங்களில் வீட்டு வசதி கூட்டுறவுச் சங்கங்களும் ஒன்றாகும். நகர்ப்புற மற்றும் கிராமப்புற வீட்டு வசதி திட்டங்களை கூட்டுறவின் மூலமாக நிறைவேற்றுவதற்கு, தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வீட்டு வசதி இணையம் தலைமை நிறுவனமாக பணியாற்றி வருகிறது.

கிராமப்புற வீட்டு வசதித் திட்டம் :

கிராமப்புறத்தில் வசித்து வரும் பொருளாதாரத்தில் நலிவடைந்த பிரிவினர்கள் கிராமப்புற வீட்டு வசதி திட்டத்தின் மூலம் வீடு கட்டிக் கொள்வதற்கான நிதி உதவியானது 1978–79 ஆம் ஆண்டிலிருந்து அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

சென்னை மாவட்டத்தைத் தவிர்த்து மற்ற மாவட்டங்களில் ஒரு வட்டத்திற்கு ஒரு வட்டார கூட்டுறவு வீட்டு வசதிச் சங்கம் என்ற அடிப்படையில் 165 வட்ட கூட்டுறவு வீட்டு வசதிச் சங்கங்கள் கிராமப்புற வீட்டு வசதி திட்டத்தை செயல்படுத்தி வருகின்றன. இந்த வட்ட கூட்டுறவு வீட்டு வசதி சங்கங்கள் அனைத்தும் தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வீட்டு வசதி இணையத்துடன் இணைக்கப்பட்டு, அதனிடமிருந்து நிதி வசதி பெற்று சங்க உறுப்பினர்கள் வீடு கட்டுவதற்கான கடன் உதவியை செய்து வருகின்றன. இதற்காக தேவைப்படும் நிதி வசதியினை அரசிடமிருந்தும், மற்றும் அரசின் பொறுப்பு நிதியின் பேரில் வீட்டு வசதி மற்றும் நகர்ப்புற வளர்ச்சிக் கழகத்திடமிருந்து (அட்கோ) தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வீட்டு வசதி இணையம் பெற்று வருகிறது.

ஏழாவது ஐந்தாண்டு திட்டக் காலத்தில் (அதாவது 1985—86 ஆம் ஆண்டு முதல் நடப்பு ஆண்டு 28—2—1990 வரை) 85,953 வீடுகள் கட்டுவதற்கான நிதி உதவி இச் சங்கங்கள் மூலம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. (இதில் 70,000, வீடுகள் ஆதி திராவிடரல்லாதோருக்கும், 15,945 வீடுகள் ஆதி திராவிடர்களுக்கும் அடங்கும்) ஆதி திராவிடர்களுக்கு வட்டி இல்லாக் கடன் மற்றும் மான்யமாக ரூ. 1,000மும் இதன் மூலம் வழங்கப்பட்டு வந்தது. தமிழ்நாடு ஆதி திராவிடர் வீட்டு வசதி மேம்பாட்டுக் கழகம் மூலம் வீடு கட்டித் தரும் திட்டம், தேசிய ஊரக வேலைவாய்ப்பு திட்டம் மற்றும் ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்புத் திட்டம் போன்ற திட்டங்கள் மூலம் ஆதி திராவிடர்களுக்கு தற்போது இலவசமாக வீடு கட்டித் தரப்படுகிறது. வட்ட கூட்டுறவு வீட்டு வசதிச் சங்கங்கள் ஆதி திராவிடர் அல்லாதவர்களுக்கு கிராம வீட்டு வசதி திட்டத்தின் கீழ் தற்போது கடன் உதவி செய்து வருகின்றன.

1988-89 முதல் இத் திட்டத்தின் மூலம் கட்டப்பட்டு வரும் வீட்டின் மதிப்பு ரூ. 8,000 என இருந்தது. ஆனால் 1989-90 ஆம் ஆண்டிலிருந்து "தமிழ்நாடு கிராமப்புற வீட்டு வசதி திட்டம்" என்ற புதிய திட்டத்தினை அரசு அமுல்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின்படி, ஒரு வீட்டின் மதிப்பு ரூ. 9,000 ஆக உயர்த்தப்பட்டு அரசு மானியமும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இதற்கு பின்வருமாறு நிதி உதவி வழங்கப்பட்டு வருகிறது;—

	சமவெளிப் பகுதி.	மலைப் பகுதி மற்றும் இராமேசுவரம் தீவுப் பகுதி
	(ரூபாய்)	(ரூபாய்)
(அ) அட்கோ நிறுவனத்திடமிருந்து கடன்	4,500.00	5,000.00
(ஆ) அரசு மானியம்	1,500.00	1,500.00
(இ) பயனீட்டாளர்கள் பங்கு	3,000.00	3,500.00
மொத்தம்	9,000.00	10,000.00

1989-90 ஆம் ஆண்டில், இத் திட்டத்தின்கீழ் 30,000 வீடுகள் கட்டுவதற்கான உத்தரவு அரசினால் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

இதில் 350 வீடுகள் மலைப்பகுதியில் கட்டப்படுவதற்கானதாகும். இதன்படி இத்திட்டத்திற்கான மொத்த முதலீடு ரூ. 2703.50 இலட்சம் ஆகும். இதில் ரூ. 1,351.75 இலட்சம் கடனாக பயனீட்டார்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. மீதமுள்ள தொகை ரூ. 701.75 இலட்சம் பயனீட்டாளர்கள் உழைப்பாகவோ, பொருளாகவோ ஈடுசெய்து கொள்கிறார்கள். மாநில அரசு இத்திட்டத்தினை செயல்படுத்துவதற்காக பயனீட்டாளர்களுக்கு மானியமாக ரூ. 450 இலட்சம் வழங்கியுள்ளது.

1990-91ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டம் :

1990-91-ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு கிராமப்புற வீட்டு வசதி திட்டத்தின் கீழ் கிராமப்புறத்தில் வசிக்கும் பொருளாதாரத்தில் நலிவடைந்த பிரிவினருக்கு 30,000 வீடுகள் கட்ட நிதி உதவி அளிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. கிராமிய

1990 ஏப்ரல் 20]

வீட்டு வசதித் திட்டத்தின்கீழ் வட்டக் கூட்டுறவு வீட்டு வசதி சங்கங்கள் மூலம் வழங்கப்பட்ட கடன் நிலுவையின் வசூலை அதிகரிக்கும் பொருட்டு, அரசு கீழ்க்கண்ட சலுகைகளை வழங்கியுள்ளது;—

ஆதி திராவிடர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள சலுகைகள் :

(i) ஆதி திராவிட உறுப்பினர்கள் 30—9—1989 தேதியில் செலுத்த வேண்டிய கேட்புத் தொகையில் அசலில் 50 சதவிகிதத்தையும், நடப்பு கேட்புத் தொகையில் 50 சதவிகிதத்தையும், 31—3—1990க்குள் திருப்பிச் செலுத்திவிட்டால் மீதமுள்ள 50 சதவீதத்தை அரசு ஏற்றுக்கொள்ளும்.

(ii) மேற்குறிப்பிட்டவாறு 30—9—1989 தேதிய நிலுவையிலும், நடப்பு கேட்பிலும், செலுத்த வேண்டிய அசல் நிலுவைத் தொகையில் 50 சதவிகிதத்தை 31—3—1990க்கு செலுத்துபவர்களுக்கு அவர்கள் ஏற்கனவே சேவை கட்டணம் மற்றும் அபராத வட்டி ஆகிய இனங்களில் செலுத்தப்பட்ட தொகைகள் அசலுக்காக வரவு வைக்கப்படும்.

(iii) வருங்காலங்களில் அதாவது 1—4—1990 முதல் செலுத்த வேண்டிய அரையாண்டு கேட்புத் தொகையை உரிய காலத்தில் செலுத்துபவர்களுக்கு கேட்பு அசலில் 25 சதவிகிதம் தள்ளுபடி செய்யப்படும்

ஆதிதிராவிடர் அல்லாதோருக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள சலுகைகள்

30—9—1989ஆம் தேதியில் ஆதி திராவிடர் அல்லாதவர்கள் செலுத்த வேண்டிய வட்டி நிலுவையில் 75 சதவீதத்தையும், அசல் நிலுவையில் 75 சதவிகிதத்தையும் 31—3—1990-க்குள் திருப்பி செலுத்திவிட்டால் 30—9—1989 வரை அவர்கள் செலுத்தவேண்டிய அபராத வட்டி தள்ளுபடி செய்யப்படும்.

கிராமப் பகுதிகள் குறைந்த மற்றும் நடுத்தர பிரிவினருக்கான வீட்டுவசதித் திட்டங்கள்.

வட்ட கூட்டுறவு வீட்டு வசதிச் சங்கங்கள் கிராமப்பகுதிகளில் வாழும் பொருளாதாரத்தில் நலிந்த பிரிவினருக்கு மட்டும் இது வரை நிதி உதவி அளித்து வருகின்றன. இதர பிரிவினர்களான குறைந்த வருவாய் மற்றும் நடுத்தர வருவாய் பிரிவினர்கள் வீட்டு வசதி கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் வீடு கட்ட கடன் உதவிபெற முடியவில்லை. அவர்களின் தேவைகளையும் நிறைவேற்றும் பொருட்டு குறைந்த வருவாய்ப் பிரிவினருக்கு கடன் ரூ. 22,000 வரையிலும் நடுத்தர வருவாய் பிரிவினருக்கு ரூபாய் 39,600 வரையிலும் அட்கோவிடமிருந்து

பெற்று வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இதற்காக 1989-90 ஆம் ஆண்டில் நடுத்தர பிரிவினர் 3,647 வீடுகள் கட்டுவதற்கும் குறைந்த வருவாய் பிரிவினர் 1,954 வீடுகள் கட்டுவதற்கும் அட்கோ நிறுவனம் ரூ. 14.33 கோடி கடன் அனுமதித்துள்ளது. 1990-91 ஆம் ஆண்டில் குறைந்த வருவாய் மற்றும் நடுத்தர வருவாய் பிரிவினர்களுக்கான 6,208 வீடுகள் கட்ட ரூபாய் 23.99 கோடி கடன் வசதி அளிக்கப்பட உள்ளது.

நகர்ப்புற வீட்டு வசதித் திட்டம் :

நகர்ப்புற வீட்டுவசதியினை அதிகரிக்க தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வீட்டுவசதி இணையம் ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து கடனுதவி பெற்று நகர்ப்புற கூட்டுறவு வீட்டு வசதிச் சங்கங்களின் உறுப்பினர்களுக்கு வழங்குகிறது. இந்த வகையில் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூபாய் 15 கோடி கடனாக ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து பெற்று வருகிறது. தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வீட்டு வசதி இணையம் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூபாய் 35 கோடி வரை தனது சொந்த நிதியினைக் கொண்டும், நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்தும் பெறப்படும் நிதியில் இருந்தும் கடன் உதவி செய்து வருகிறது. உறுப்பினர்களின் கடனை திருப்பிச் செலுத்தும் திறனைப் பொறுத்தும் வீட்டின் மதிப்பீட்டினைப்பொறுத்தும் ரூபாய் 10,000 முதல் ரூபாய் 1,00,000 வரை கடனுதவி வழங்கப்படுகிறது. தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வீட்டுவசதி இணையம் அதன் துவக்க காலத்தில் இருந்து (அதாவது 1959 ஆம் ஆண்டில் இருந்து 28—2—1990 வரை) ரூபாய் 321.22 கோடி அளவுக்கு 1,11,229 வீடுகள் நகர்ப்புறங்களில் கட்டுவதற்கு நிதியுதவி அளித்துள்ளது. 1990-91-ஆம் ஆண்டில் குறைந்த வருவாய், நடுத்தர வருவாய் மற்றும் உயர் வருவாய் பிரிவினர்களுக்கான 10,000 வீடுகள் கட்ட சுமார் ரூபாய் 50 கோடி கடன் உதவி அளிக்கப்பட உள்ளது.

வீட்டுவசதி மற்றும் உறைவிடத்தின் நிலையினை உயர்த்தும் திட்டத்தின் கீழான நகர்ப்புற வேலைவாய்ப்பு :

நேரு ரோஜ்கார் யோசனா திட்டப்படி தமிழ்நாட்டில் 1989-90 ஆம் ஆண்டில் உறைவிடத்தின் நிலையை உயர்த்துவதற்கான நடவடிக்கையினை மேற்கொள்ள அரசு முடிவெடுத்துள்ளது. இந்தத் திட்டம் ஒரு இலட்சம் முதல் இருபது இலட்சம் வரை மக்கள் தொகை உள்ள நகர்ப்புறங்களில் உள்ளவர்களுக்கு மட்டுமே ஏற்புடையதாகும். பழைய வீட்டினை பழுதுபார்த்தல் முதற்கொண்டு வீட்டின் கூரை அமைப்பை ஓடுவேய்ந்து மாற்றி அமைத்தல் முதலியவைகள் இத் திட்டத்தில் அடங்கும். இதன்படி 33,000 வீடுகளுக்கு உதவி செய்வதென உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இதில் வீட்டு வசதி கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் மூலம் 5,000 வீடுகளுக்கு நிதியுதவி அளிக்கப்பட உள்ளது. ஒவ்வொரு வீட்டிற்கும்

1990 ஏப்ரல் 20]

கடன் தொகையாக ரூபாய் 3,150-ம் அட்கோவினால் வழங்கப்படும், அத்துடன் ரூபாய் 1,000-ம் மானியமாக வழங்கப்படும். இந்த மானியத் தொகையில் ரூபாய் 800 மத்திய அரசினாலும் ரூபாய் 200 மாநில அரசினாலும் வழங்கப்படும். நடப்பு ஆண்டில் இத்திட்டத்தின்கீழ் நகர்ப்புறங்களில் ஒரு இலட்சம் குடும்பங்கள் பயன்பெறும்.

வீடுகட்ட முன் பணம்.

அரசு ஊழியர்கள் மற்றும் அனைத்திந்தியப் பணியைச் சேர்ந்த அலுவலர்கள் வீடுகட்ட/மனைவாங்க/அதில் வீடுகட்ட அல்லது கட்டிய வீடு/அங்கணம் வாங்க, கட்டப்பட்டு வரும் வீடு/அங்கணம் வாங்க, திருப்பிச் செலுத்தும் தகுதிக்கேற்ப, ரூபாய் 2,50,000 வரையிலும் மேலும் வீட்டை விரிவுபடுத்த/மேம்படுத்த திருப்பிச்செலுத்தும் தகுதிக்கேற்ப ரூபாய் 1,00,000 வரையிலும் மொத்த உச்ச வரம்பு ரூபாய் 2,50,000க்குட்பட்டு முன்பணம் வழங்கப்படுகிறது. 1989-90-ஆம் ஆண்டில் டிசம்பர் 1989 முடிய கீழே குறிப்பிட்டபடி இத் திட்டத்தின்கீழ் செலவிடப்பட்டுள்ளது. அனைத்திந்தியப் பணி அலுவலர்கள் ரூபாய் 21.08 இலட்சம் பிற அரசு ஊழியர்கள் ரூபாய் 1,618.55 இலட்சம், ஊராட்சி ஒன்றியம் பள்ளி ஆசிரியர்கள் ரூபாய் 1,05.70 இலட்சம், 1990-91 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்டத்தில் இத் திட்டத்திற்கு ரூபாய் 1,636 இலட்சம் கீழ்க் குறிப்பிட்டவாறு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. அனைத்திந்தியப் பணி அலுவலர்கள் ரூபாய் 35 இலட்சம். பிற அரசு ஊழியர்கள் ரூபாய் 1,491 இலட்சம். ஊராட்சி ஒன்றிய பள்ளி ஆசிரியர்கள் ரூபாய் 110 இலட்சம்.

அரசு ஊழியர்களுக்கு வீடு கட்ட முன்பணம் ஒப்பளிக்க வரவு செலவு திட்ட ஒதுக்கீடு போதுமானதாக இல்லாததால் மற்றும் கடன் மனுக்களின் தேக்கம் ஒவ்வொரு ஆண்டும் பெருகி வருவதால், அரசு ஊழியர்களுக்கு வீடு கட்ட/வாங்க வீட்டு வசதி மேம்பாட்டு நிதியுதவி கழகத்தின்மூலம் நேரடி நிதியுதவி அளிக்கும் திட்டத்தை 1989-90-ஆம் ஆண்டு முதல் செயல்படுத்த அரசு ஆணை வெளியிட்டுள்ளது. இத் திட்டத்தின்கீழ் 1989-90 ஆம் நிதி ஆண்டு ரூபாய் 15 கோடி கடனளிக்கவும், வரும் ஆண்டுகளில் இதை மேலும் உயர்த்தவும் வீட்டு வசதி மேம்பாட்டு நிதியுதவிக் கழகம் முன்வந்துள்ளது. இத் திட்டம் முதலில் சென்னை, மதுரை மற்றும் கோயம்புத்தூர் நகரங்களிலும் அவற்றின் சுற்றுப்புறப் பகுதிகளிலும் செயல்படுத்தப்படும். பின்னர் மாநிலத்தின் மற்ற பகுதிகளுக்கு நீட்டிக்கப்படும்.

இத் திட்டத்தின்கீழ், அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கும் கடனுக்கு வழங்கப்படும் கடன் தொகையை கணக்கிடாமல் வீட்டு வசதி மேம்பாட்டு நிதி உதவி கழகம் 13.75 சதவிகிதம் வட்டி என்கிற விதத்தில் ஒரே சீரான வட்டி வசூலிக்கும். அரசு

[1990 ஏப்ரல் 20

ஊழியர்கள் திருப்பிச் செலுத்தும் சுமையைக் குறைக்கும் நோக்குடன் வழங்கப்படும் கடன் தொகையில் அளவை கணக்கில் கொள்ளாமல் அரசு 8 சதவீத வட்டி வசூலித்து வீட்டு வசதி மேம்பாட்டு நிதி உதவிக் கழகத்திற்கு 13.75 சதவீத வட்டி விகிதத்தில் திருப்பிச் செலுத்தும். வட்டி வித்தியாசத்தை அரசு மானியமாக ஏற்கும். ரூபாய் 15 கோடி கடன் 15 ஆண்டுகளில் திருப்பி செலுத்தப்பட வேண்டுமெனில், அரசு மானியமாக ஏற்க வேண்டியது ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் ரூபாய் 68 இலட்சம் ஆகும்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு

தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியம்—சாதலை விவரம்.

வரிசை எண்ணும் விவரமும்.	குறைந்த வருவாய் பிரிவினருக்கான குடியிருப்பு.	நடுத்தர மற்றும் உயர் வருவாயினருக்கான குடியிருப்பு.	தமிழ்நாடு அரசு அலுவலர் வாடகை குடியிருப்பு.	குடிசைப் பகுதி மாற்றுக் குடியிருப்பு.	தொழிலாளர் மலிவு வாடகைக் குடியிருப்பு.*	பொருளாதாரத்தில் நலிந்த பிரிவினர் குடியிருப்பு.	காவலர் குடியிருப்பு.**	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1 1960-61 ஆம் ஆண்டு முதல் 5-ஆம் ஐந்தாண்டு திட்டம் முடிய (1979-80) கட்டப்பட்ட வீடுகளின் எண்ணிக்கை.	12,974	8,164	10,731	14,956	2,494	9,046	657	59,022
2 6-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் கட்டப்பட்ட வீடுகளின் எண்ணிக்கை (1980-85).	10,891	11,917	4,733	4,576	636	21,656	2,479	56,888
3 ஏழாவது திட்டம் (1985-90)—								
1985-86 ஆம் ஆண்டில் கட்டப்பட்ட வீடுகளின் எண்ணிக்கை.	2,514	4,741	2,310	432	..	5,803	..	15,800

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
4 1986-87 ஆம் ஆண்டில் கட்டப்பட்ட வீடுகளின் எண்ணிக்கை.	959	4,333	674	..	..	10,034	..	16,000
5 1987-88 ஆம் ஆண்டில் கட்டி முடிக்கப்பட்ட வீடுகள்.	1,339	2,587	700	..	..	11,674	..	16,300
6 1988-89 ஆம் ஆண்டில் கட்டி முடிக்கப்பட்ட வீடுகள் (31-12-1988 முடிய)	1,320	2,189	1,016	96	..	4,280	..	8,901
7 1988-89 ஆம் ஆண்டில் கட்டி முடிக்கப்பட்ட வீடுகள் (31-12-1989 முடிய)	1,693	2,367	776	..	..	8,081	..	12,917
மொத்தம் ..	31,690	36,298	20,940	10,060	3,130	70,574	3,136	1,85,828

* தற்போது இத் திட்டம் தொடரப்படவில்லை.

** ஏழாவது திட்டத்தில் காவலர் குடியிருப்புத் திட்டம் காவலர் வீட்டு வசதி நிறுவனத்தால் செயல்படுத்தப்படுகிறது.

1990 ஏப்ரல் 20]

இணைப்பு—III

மானியக் கோரிக்கை எண் 40 மற்றும் 55.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1. நாட்டுடைமையாக்குதல் :

1.1. தமிழ்நாட்டில் உள்ள நகரங்கள், பேரூர், சிற்றூர் ஆகிய இடங்களைப் பொறுத்தவரையில் எல்லா நிலையிலும் உள்ள மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவையை பூர்த்தி செய்யும் வகையில், பேருந்துகள் மூலம் இணைக்கப்படும் முயற்சி அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் ஏற்று தொடர்ந்து எடுக்கப் பட்டு வருகிறது. இந்தப் பெரிய முயற்சிக்கு அடிப்படையாக விளங்குவது பேருந்துகளை படிப்படியாக நாட்டுடைமை ஆக்க வேண்டும் என்ற அரசின் கொள்கை ஆகும்.

1.2. தமிழ்நாட்டில் 1948-ம் ஆண்டு, சென்னை நகர வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் அரசு மேற்கொண்டதன் மூலம் பேருந்து பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்திற்கு வித்திடப் பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித் தடங்கள் அனைத் தும் அரசால் இயக்கப்பட வேண்டும் என்கிற அன்றைய கொள் கைப்படி தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை 1959-ம் ஆண்டு முதல், தொலை தூரப் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க ஆரம்பித்தது.

1.3. இதனை அடுத்து 1967-ம் ஆண்டில், கீழ்க்கண்ட வழித் தடங்களை அரசு நாட்டுடைமையாக்க முடிவு செய்தது.

(அ) 75 மைல் தொலைவும் (120 கி.மீ. தொலைவும்) அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள சாதாரண மற்றும் விரைவு பேருந்து தடங்கள் அனைத்தும் ;

(ஆ) சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடை யும் வழித்தடங்கள், அவற்றின் தொலைவு எவ்வளவாயிருப் பினும் அத்தகைய வழித் தடங்கள் அனைத்தும் ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும்.

1.4. அடுத்தபடியாக, 1971 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு தனி யார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்துதல்) Tamil Nadu Fleet Operators Stage carriages (Acquisition Act) சட்டத்தின்படி, 50 உரிமங்களுக்கு குறையாத தனியார் பேருந்துகள் அவற்றின் தடங்கள், பணிமனைகள், அவற்றில் பணிபுரிந்த பணியாளர்கள் உட்பட யாவும் நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்டன. இச்சட்டத்தின் கீழ்,—

(1) சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை ;

(2) ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி ;

(3) ராமன் & ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்ப கோணம் ;

(4) ஸ்ரீ ராம விலாஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும்

(5) சத்தி விலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார்

முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து கையகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளும், வழித் தடங்களும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத் துக் கழகம் என்ற மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் மாற்றப்பட்டன.

1.5. இதன் பின்னர் 1973-ம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் Tamil Nadu stage carriages and contract carriages (Acquisition Act) நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் மாவட்டவாரியாக பய ணிப் பேருந்துகளை 5 ஆண்டு காலத்திற்குள் நாட்டுடைமை யாக்க வகை செய்தது. முதற்கண் நீலகிரி மாவட்டத்தில் பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்து முழுமையாக நாட்டுடை மையாக்கப்பட்டது. ஆனால் பின்னர், சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டத்தினை செல் திறனற்றது என்று தீர்ப்பளித் தது. இத்தீர்ப்பினை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அரசு மேல் முறையீடு செய்தது.

1.6 உச்ச நீதிமன்றத்தில் மேல் முறையீடு தீர்க்கப்படாமல் இருந்த நிலையில் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி IV மற்றும் IV-A-ன் கீழ் வழித் தடங்க ளுக்காக உரிமத்திற்கு விண்ணப்பித்தும், வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதி காரியிடம் மனு செய்து கொண்டும் மற்றும் வரைவுத் திட்டம் (Draft Scheme) வெளியிட்டும் படிப்படையாக நாட்டுடை மையாக்கும் அரசின் திட்டத்தினை தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் குறிக்கோளுடன் தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண்டும் என போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு அரசு அறிவுரைகள் வழங்கியது.

1.7 இறுதியாக உச்ச நீதிமன்றம் 1983-ம் ஆண்டில் தமிழ் நாடு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்துதல்) சட்டம் செல்லத்தக்கது என்று தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பிற்குப் பிறகு அன்றைய அரசு 1984-ம் ஆண்டு ஒரு சட்டம் மூலமாக பிரதான 1973-ம் வருட சட்டத்திற்கு பல திருத்தங்கள் கொண்டு வந்தது. இதன் படி உச்ச நீதிமன்றத்தால் நிலை நிறுத்தப்பட்ட 1973-ம் ஆண்டு நாட்டுடைமை சட்ட விதியிலிருந்து ஐந்து பேருந்துகள் வரை வைத்திருக்கும் சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் விலக்களிக்கப் பட்டனர். இதைத் தவிர இத்திருத்தச் சட்டம் தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு புதிய உரிமங்களை தொடர்ந்து வழங்கவும்

1990 ஏப்ரல் 20]

பழைய உரிமங்கள் காலாவதியாகும்போது புதுப்பித்துக் கொள்ளவும் வழிவகை செய்தது. இதன் பின்னர், 1987-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் (தனி வகை முறைகள்) சட்ட முன்வடிவு அறிமுகம் செய்யப்பட்டது. இச்சட்டம் 1973-ம் ஆண்டு நாட்டுடைமை சட்ட நோக்கங்களை மேலும் தளர்த்துவதாக அமைந்தது. இதன்படி, வரைவுத் திட்ட வழித் தடங்கள் மற்றும் அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட திட்ட வழித் தடம் மற்றும் பகுதிகளில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து அனுமதிச் சீட்டு பெற இயலும். இந்த சட்ட முன்வடிவு அப்போதைய அரசால் நிறைவேற்றப்பட்டு மார்ச் 1989-ல் குடியரசுத் தலைவரால் ஒப்புதலும் அளிக்கப்பட்டது. இச் சட்டத் திருத்தம் நாட்டுடைமை கொள்கைக்கு ஊறு விளைவிப்பதாக அமைந்துள்ளதால், இந்த அரசு இச்சட்டத் திருத்தத்தை மேற்கொண்டு செயற்படுத்துவது இல்லை என்று முடிவு எடுத்து, நாட்டுடைமை கொள்கைக்கு ஏற்படவிருந்த பின்னடைவை முதலாவதாக தடுத்து நிறுத்தியது.

1.8 1984-ம் ஆண்டு வெளியிடப்பட்ட, நாட்டுடைமை திருத்தச் சட்டம் (சட்டம் 17/1984) மற்றும் 1987-ம் ஆண்டு கொண்டு வரப்பட்ட, தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் (தனிவகை முறைகள்) சட்டம் முன்வடிவு ஆகியவற்றின் பயனாக தற்போது நடைமுறைப்படுத்தப்பட இயலாததாகி இருக்கும் (1973-ம் ஆண்டு) நாட்டுடைமை சட்டத்தை உயிர்ப்பிக்கும் வகையில், மூலச் சட்டத்தில் குறித்துள்ள நாட்டுடைமை கொள்கைகளை நிறைவேற்றும் வகையில் 1973-ம் ஆண்டு மூலச் சட்டத்திற்குத் தேவையான திருத்தங்கள் கொண்டு வருவது குறித்து, அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் விவாதிக்கப்பட்டு உச்ச நீதிமன்றத் தீர்ப்பின் அடிப்படையில் மீண்டும் பேருந்துகளை முழுமையாக தேசியமயமாக்கும் சட்டத்தை, முதலில் குறைந்த அளவிலான பேருந்துகள் இயக்கப்படும் மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கி படிப்படியாக ஏறுவரிசையில் மற்ற மாவட்டங்களுக்கு விரிவடையச் செய்து, பத்தாண்டு காலத்திற்குள் பேருந்துகள் நாட்டுடைமை ஆக்கும் திட்டத்தை நிறைவு செய்வதென்று முடிவு செய்யப்பட்டு, அதை அவசரச் சட்டமாக வெளியிட முன் அனுமதி கோரி மத்திய அரசிற்கு 1989 ஆம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் 28-ம் நாளன்று கடிதம் எழுதப்பட்டது. மத்திய அரசிடமிருந்து இதுநாள் வரை இச் சட்டத்திற்கு முன் அனுமதி வராத காரணத்தால் இதனை அவசரச் சட்டமாக கொண்டுவர முடியவில்லை. எனவே 1989-ம் ஆண்டு ஜூன் 29-ம் நாள் அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் எடுத்த முடிவுப்படி அந்தச் சட்டம் இந்தக் கூட்டத் தொடரில் கொண்டு வரப்படுமென மாண்புமிகு முதலமைச்சர் 17-3-1990 அன்று இச்சட்ட மன்றப் பேரவையில் அறிவித்ததற்கு இணங்க இக் கூட்டத் தொடரில் சட்ட முன்வடிவு விரைவில் அறிமுகப்படுத்தப்படும். 1990 பிப்ரவரி திங்களில் தமிழ்நாட்டிலுள்ள 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கத்தில் உள்ள பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை 13,578 ஆகும். நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் விழுக்காடு 69.8 ஆகும்.

2. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் :

2.1 தமிழ்நாட்டில் தற்பொழுது இயங்கி வரும் பதினைந்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் நிறுவனச் சட்டத்தின்கீழ் (Company Act) உருவாக்கப்பட்டவை. அவை அமைக்கப்பட்ட நாள், அவற்றின் இயக்கத்திற்குட்பட்ட பகுதிகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :

தொடர் எண்ணும், கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் துவங்கிய நாள்.	செயல்படும் முதன்மை பகுதி.	28-2-1990 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை
(1)	(2)	(3)	(4)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1—1—1972	சென்னை பெருநகரப் பகுதி.	2,304
2. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.	17—1—1972	மதுரை மற்றும் காமராஜர் மாவட்டங்கள்.	951
3. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1—3—1972	கோயம்புத்தூர் மற்றும் நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	1,320
4. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.	1—3—1972	தஞ்சாவூர் மாவட்டம்.	724
5. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் சேலம்.	15—2—1973	சேலம் மாவட்டம்	772
6. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி.	1—1—1974	திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன் மற்றும் வ. உ. சிதம்பரனார் மாவட்டங்கள்.	774

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

	தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	16—1—1975	தென்னாற்காடு மற்றும் செங்கை-அண்ணா மாவட்டத்தின் தென் பகுதி.	1,029
8.	திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1—4—1980	தமிழகம் முழுவதும்-விரைவுப் பேருந்துகள்.	901
9.	பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்.	1—12—1982	வட ஆற்காடு-அம்பேத்கார், திருவண்ணாமலை-சம்புவராயர் மாவட்டங்கள், செங்கை அண்ணா மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதி.	1,020
10.	மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், காரைக்குடி.	1—4—1983	புதுக்கோட்டை, ராமநாதபுரம், பசும்பொன் தேவர் திருமகன் மாவட்டங்கள்.	706
11.	ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1—4—1983	பெரியார் மாவட்டம்.	710
12.	நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1—4—1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்.	582
13.	தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி.	1—4—1985	திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்.	689
14.	இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்.	1—4—1986	திண்டுக்கல்-காயிதே மில்லத் மாவட்டம்.	600
15.	அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம், தர்மபுரி.	1—4—1987	தர்மபுரி மாவட்டம்.	496
			மொத்தம்	13,578

[1990 ஏப்ரல் 20

3. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயலாக்கம் ;

3.1 மத்தியத் திட்டக் குழு, இந்தியாவில் உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பாக செயல்படுவதை பாராட்டியுள்ளது. குறிப்பாக பேருந்து ஒன்றின் ஓட்டத் திறன் நாளொன்றுக்கு அகில இந்திய அளவிலான சராசரி 265 கி.மீ. என்றுள்ள நிலையில், தமிழக போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் பேருந்து ஒன்றின் ஒரு நாளைய ஓட்டத் திறன் 346 கி.மீ. என்ற உயர்ந்த உற்பத்தித் திறனைப் பெற்றுள்ளதை மத்தியத் திட்டக் குழு சுட்டிக்காட்டியுள்ளது. 28-2-1990 அன்றுவரை நமது 15 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 13,578 பேருந்துகளை இயக்கி உள்ளன. உள்கடை கிராமங்களில் வாழும் மக்களின் நலன் கருதி இயக்கப்பட்டு வரும் 423 சிறிய பேருந்துகளும் குறுள் சக்கர அடிப்பகுதிக் கொண்ட பேருந்துகளும் இதனுள் அடங்கும். அவை நாள்தோறும் 46.58 இலட்சம் கி.மீ. தொலைவு ஓடி சுமார் 135.38 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் சென்றுள்ளன. இந்த நிதியாண்டில் (1989-90) 1990 பிப்ரவரி இறுதிவரை மொத்தம் ரூ. 64.3 கோடி செலவில் 1,837 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. இவற்றில் 1,251 பேருந்துகள் கழிவு செய்யப்பட்ட பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன. மற்ற 586 பேருந்துகள் புதிய தடங்களிலும் ஏற்கனவே உள்ள வழித் தடங்களில் இயங்கி வரும் பேருந்துகளோடு கூடுதலாகவும் சேர்க்கப்பட்டு இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. இக்கூடுதல் இயக்கம் காரணமாக 936 கிராமங்களில் வசிக்கும் 8.93 இலட்சம் மக்கள் பயனடைந்துள்ளனர். இப்புதிய வழித் தடங்களில் பேருந்துகள் இயக்கப்படுவதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நட்டம் ஏற்பட்டபோதிலும், கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்குப் பணிபுரிய வேண்டும் என்ற உயரிய நோக்குடனும், நாட்டில் ஏற்படும் வளர்ச்சியின் பயனை கிராம மக்கள் பெறும் வகையிலும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயற்பட்டு வருகின்றன.

3.2. போக்குவரத்துக் கழகங்களை மேலும் செம்மையாக நிர்வகிக்கும் பொருட்டு, பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள், கணிப்பொறிகளை படிப்படியாகப் பயன்படுத்தத் தொடங்கியுள்ளன. சம்பளப் பட்டியல் தொகுப்பு, பொருள் விவரப் பட்டியல் தொகுப்பு, தடங்கள் திறனாய்வு, பணிமனைப் பராமரிப்பு மற்றும் நிதிநிலைக் கணக்குத் தொகுப்பு ஆகிய முக்கியப் பணிகளில் கணணிகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. நீண்டதூர விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், இருக்கைகளை முன்பதிவு செய்ய சில தேர்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் கணணி முறையை கையாண்டு வருகிறது. இதனால் முன்பதிவு செய்யப்படும் இடங்களில் பயணிகள் காத்திருக்கும் நேரம் வெகுவாக குறைக்கப்பட்டுள்ளது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் இதுவரை பதினான்கு முன்பதிவு செய்யப்படும் இடங்களில்

1990 ஏப்ரல் 20]

கணணி முறையை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. மேலும், திருப்பதி, மார்த்தாண்டம், தூத்துக்குடி, கும்பகோணம், செங்கோட்டை ஆகிய இடங்களுககும் இவ்வசதியை விரிவாக்க உத்தேசித்துள்ளது.

3.3 பேருந்துகளின் இயக்கத்தை மேலும் சீராக நிர்வகிக்கும் பொருட்டு, மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் தவிர மற்றெல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள பல்வேறு பணிமனைசள், துணைப் பணிமனைசள், கிளைப் பணிமனைகள், நேரப்பதிவு இடங்கள் மற்றும் பேருந்து நிலையங்கள் ஆகியவை கம்பியில்லாத் தந்தி மூலம் இணைக்கப்பட்டு விரைவாக செய்திகள் அனுப்ப வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய இரண்டிலும் கம்பியில்லாதத் தந்தி முறை இந்த ஆண்டுக்குள் விரிவுபடுத்தப்பட்டுவிடும். மேலும் பேருந்துகளின் ஓட்டத்தை கண்காணிக்கவும், வழியில் விபத்தோ அல்லது பழுதோ ஏற்பட்டால் உடனடியாக தேவையான நடவடிக்கை எடுக்சவும், போக்குவரத்து விதிமுறையினால் ஏற்படும் மாற்றுப் பாதை போக்குவரத்து ஒழுங்குபடுத்தவும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றில் கம்பியில்லாத் தந்தி பொருத்தப்பட்ட நடமாடும் ஊர்திகள் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

3.4 தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் மூடப்படல்.

பொருள் போக்குவரத்தினை தற்போது பொதுத்துறையில் ஏற்று செயல்படுத்த அவசியமில்லை என முடிவெடுக்கப்பட்டு, தமிழ் நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தினை கலைத்திட அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இதன் தொடர்பான நடவடிக்கைகள் முடிவடையும் நிலையில் உள்ளன.

3.5 திரு. தில்லைநாயகம் தலைமையிலான வல்லுநர் குழு : போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் அதன் துணைப் பொறியியற் கழகங்கள் ஆகியவற்றின் நிர்வாக அமைப்புக்களையும், செயல்பாடுகளையும் கண்டறியும் பொருட்டு திரு. சி. ஆர். பட்டாபிராமன் தலைமையில் ஒரு உயர்நிலைக் குழு 1976-ம் ஆண்டு அமைக்கப்பட்டது. அதன்பிறகு ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றம், மாறுதல்கள் ஆகியவற்றின் விளைவாக, அரசு நிறுவனங்களின் செயல்பாட்டினை ஆராய அரசால் நியமிக்கப்பட்ட திரு. கே. வி. இராமநாதன் குழு, போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள செயல்முறைகளை ஆராய நியமிக்கப்பட்ட பட்டாபிராமன் குழுவினைப் போன்ற இரண்டாவது குழுவினை அமைக்குமாறு அரசுக்கு பரிந்துரை செய்தது. போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்முறை, தணிக்கைமுறை, நிர்வாக அமைப்பு மற்றும் பணியாளர்கள் பணி நிலைமை போன்றவற்றை சீரமைக்கும் முகத்தான், திரு. ஆர், தில்லைநாயகம் தலைமையில் வல்லுநர்

[1990 ஏப்ரல் 20

குழு ஒன்றினை 1990 சனவரித் திங்களில் அரசு அமைத்துள்ளது. ஆறு மாத காலத்திற்குள் தனது அறிக்கையினை அரசுக்கு அளிக்க வேண்டும் என்று வல்லுநர் குழு கோரப்பட்டுள்ளது.

3.6 அதிக இயக்கச் செலவு, டயர் மற்றும் உதிரி பாகங்களின் விலை உயர்வு, மற்றும் ஊழியர்களின் ஊதியம் ஆகியவற்றினால் 1988—89-ம் ஆண்டில், தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், பட்டுகோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம், இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை நீங்கலாக மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இழப்புக்குள்ளாகி இருக்கின்றன. இச்சூழ்நிலைகள், போக்குவரத்துக் கழகங்கள், இலாப நோக்கம் கருதாமல் பின்தங்கிய ஊரகப் பகுதிகளுக்கு சேவை செய்யும் நோக்கத்தோடும், பேருந்து தடங்களை கட்டுப்படியாகும் வகையில் இயக்கும் நோக்கத்தோடும் செயல்பட, பேருந்துக் கட்டணங்களை திருத்தி அமைக்க வேண்டிய கட்டாய நிலைமை உருவாக்கின. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும மக்களின் நிதிநிலைமையைக் கருத்திற் கொண்டு அக்டோபர் 1989-லிருந்து பேருந்துக் கட்டணங்கள் திருத்தி அமைக்கப்பட்டன. நகரப் பேருந்துகளில் முதல் இரண்டு நிலைகளுக்கு கட்டண மாற்றம் செய்யப்பட வில்லை. ஆயினும் 1989—90 (பிப்ரவரி வரை) தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம், மற்றும் தீரன் சின்னமலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நீங்கலாக மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இழப்பினை அடைந்துள்ளன. சென்னைப் பெருநகர் போக்குவரத்தின் தனித் தன்மையினால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் தொடர்ந்து இழப்பினை அடைந்து வருகிறது.

பேருந்து கட்டண உயர்வு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கச் செலவினை ஈடுகட்டும் அளவிற்கு போதுமானதாக இல்லை. இதற்கிடையில் டீசல், டயர், இரும்பு, அலுமினியம் ஆகியவற்றில் ஏற்பட்டுள்ள விலை உயர்வு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் செலவினத்தை மேலும் கூடுதலாக்கும் நிலையை உருவாக்கி உள்ளது.

3.7. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலக வங்கி உதவி—சென்னைப் பெருநகரில் போக்குவரத்து வசதிகளை ஒழுங்குபடுத்தும் நோக்கத்துடன், ஆயிரம் பேருந்துகள் வாங்கவும் மற்றும் அதன் தொடர்பான பேருந்து பணிமனைகள், பேருந்து நிலையங்கள், பழுது பார்க்கும் இடங்கள் மற்றும் பயணிகள் நிழற்குடைகள் ஆகிய பொறியியல் வேலைகளுக்காகவும் ரூ. 58.80 கோடி கடனுதவி அளிக்க உலக வங்கி முன் வந்துள்ளது. இத்திட்டத்தின் அடிப்படையில் 31—3—1990 வரை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 309 பேருந்து அடிச்

1990 ஏப்ரல் 20]

சட்டங்களை (chasis) வாங்கியுள்ளது. இவற்றில் 229 **பேருந்துகள்** இதுவரை இந்த ஆண்டில் ஓட **விடப்பட்டுள்ளன.** ஆலந்தூரில் பணிமனை, ஆவடி, ஐயப்பன்தாங்கல், எண்ணூர் ஆகிய இடங்களில் பணி மனைகள் மற்றும் பேருந்து நிலையங்கள், சுங்கச்சாவடி, பெரியார் நகர், அரும்பாக்கம் எம்.எம்.டி.ஏ. குடியிருப்புகள், கவியரசு கண்ணதாசன் நகர், பெசன்ட் நகர் ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையங்கள் கட்டும் பணி நடந்தேறி வருகின்றது.

3.8. **போக்**குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் :

3.8.1. பேருந்துகளை திறம்பட இயக்கி, அதன் மூலம் உபரி வருவாயைத் திரட்ட நடவடிக்கை மேற்கொள்ளுவதன் மூலம், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களின் நிதித் தேவைகளின் ஒரு பகுதியினை உருவாக்கிக் கொள்கின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மேலும் தேவைப்படும் நிதியுதவி அளிக்கும் வகையில், 'தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்' என்ற ஒரு தனி அமைப்பினை அரசு நிறுவியுள்ளது. இந்நிறுவனம் பொது மக்களிடமிருந்து வைப்புத் தொகைகள் பெற்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நிதியுதவி அளிக்கிறது. இந்தியாவிலேயே தமிழ்நாடு ஒன்றுதான், பொதுத் துறையில் இது போன்ற நிறுவனத்தைப் பெற்றுள்ளது.

3.8.2. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் துவங்கிய காலத்திலிருந்து ஆதாயத்தில் இயங்கி வருகிறது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளுக்கான வரிக்கு முந்தைய ஆதாயம் பின்வருமாறு :—

ஆண்டு	ஆதாயம் (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1986—87	14.10
1987—88	11.20
1988—89	10.98
1989—90 (பிப்ரவரி வரை)	14.00 (ஏறக்குறைய)

3.8.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் பேருந்துகள் வாங்க போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு கடனுதவி

அளிக்கிறது. இவ்வாறு வழங்கும் கடன் விவரம் கீழ்க்கண்ட வாறு உள்ளது :—

நிதியுதவி	(ரூபாய் கோடியில்)
1985–86 வரை	242.42
1986–87	75.49
1987–88	88.79
1988–89	82.77
1989–90 (பிப்ரவரி 1990 வரை)	98.15
	587.62

3.8.4. போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்கப்பட்ட மேற்கண்ட தொகையில் 1981–82 ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து பெறப்பட்ட ரூ. 16.51 கோடியும் அடங்கும். இதுவரை தமிழ்நாடு போக்குவரத்து கழகங்களுக்கு 10,740 பேருந்துகளை மாற்ற புதிதாக சேர்க்க தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் நிதியுதவி செய்துள்ளது. பொது மக்கள் மற்றும் நிறுவனங்களிட மிருந்து மிகுதியான வைப்புத் தொகை கிடைக்கப் பெறுவதால், நிதி உதவி நடவடிக்கைகளை விரிவாக்கிக் கொள்ள தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இதன் விளைவாக ஆந்திரப் பிரதேசம், கர்நாடகம், கேரளா ஆகிய மாநிலங்களின் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நிதி உதவி அளிக்கப்பட்டதல்லாமல், போக்குவரத்து தவிர அதன் தொடர்புடைய பிற பணிகளுக்கான திட்டங்களுக்காக ரூ. 16 கோடிக்கும் மேலாக நிதி உதவி வழங்கப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகம் ரூ. 55.00 இலட்சம் மதிப்புடைய கடன் பத்திரங்களை, அரசு உத்திரவாதத்துடன் 1984–85-ம் ஆண்டு வெளியிட்டுள்ளது. நடப்பு ஆண்டில் வைப்புத் தொகை ரூ. 146 கோடியை எட்டியுள்ளது. சென்ற ஆண்டு இந்த வைப்புத் தொகை ரூ. 124.11 கோடியாக இருந்தது.

4. பயணிகளுக்கான வசதிகள் :

4.1. பேருந்துகளுக்காக காத்திருக்கும் பயணிகள் வசதிக்காக நிழற் குடைகளை நிதி நிலைக்கேற்ப அமைக்கும்படி பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்

1990 ஏப்ரல் 20]

டுள்ளன. பயணிகளின் வசதியை முன்னிட்டு போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் நிர்வகிக்கும் பேருந்து நிலையங்களில் மிதிவண்டி நிறுத்தும் இடவசதி செய்யப்பட்டுள்ளன.

4.2. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 86 சொகுசு பேருந்துகளை (குளிர் சாதன வசதியில்லாதது) சில தேர்ந் தெடுக்கப்பட்ட தடங்களில் இயக்குகின்றது. சென்னை—பெங்களூர் வழித் தடத்தில் இரண்டு குளிர் சாதன வசதி கொண்ட பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. படிப்படியாக குளிர் சாதன வசதிகள் கொண்ட இருபத்திஐந்து பேருந்துகளை அறிமுகம் செய்ய திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. நெடுஞ்சாலைகளின் ஓரங்களில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சில இடங்களில் சாலையோர விடுதிகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. நெடுஞ்சாலையில் பயணம் செய்யும் அனைவரும் அவர்களது வாகனங்களை நிறுத்தி வைத்து, சிறிது நேரம் இளைப்பாற, இந்த சாலையோர வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத் தால் எட்டையபுரம், கொட்டாம்பட்டி, மூவரைவென்றான், பழனி, தொழுதூர் ஆகிய இடங்களில் பயண வழி உணவகங்கள் நிறுவி நடத்தப்பட்டு வருகின்றன. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், மாமண்டூரில் பயண வழி உணவகம் கட்டுவதற்கு மேற்கொண்டுள்ள பணி முடிவுறும் தருவாயில் உள்ளது.

5. சமூக நலப் பணிகள் :

மாநில அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் புற்று நோயாளிகள், சிகிச்சை பெறுவதற்காக இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகிறது. அதேபோல் விழி யிழந்தோர், சென்னை பெருநகரிலும் பிற இடங்களிலும் தங்களுடைய இல்லத்திலிருந்து பணி செய்யும் இடங்களுக்கும், சிகிச்சை பெற மருத்துவமனை சென்று திரும்பவும், விழி இழந்த மாணவர்கள் பள்ளி/கல்லூரிக்கும் இலவசமாக சென்று வர அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். சென்னைப் பெருநகரில் உடல் ஊனமுற்றோர் தங்கள் இல்லத்திலிருந்து பள்ளிகள் மற்றும் மருத்துவ மனைகள் சென்று திரும்ப இலவசப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. கழகப் பேருந்து களில் பள்ளி மற்றும் கல்லூரி மாணவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

நெரிசல் மிக்க நேரங்களில், பள்ளி செல்லும் சிறுவர் சிறுமியரும் பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன், மாநகரங் களில் மகளிர் பேருந்துகள் கணிசமான அளவிற்கு இயக்கப் படுகின்றன. சில குறிப்பிட்ட நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு பத்திரிகை நிருபர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். மாண்புமிகு சட்ட

[1990 ஏப்ரல் 20

மன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுவதுடன், அவர்களது கணவன்/மனைவியுடன் சேர்ந்து பயணம் செய்யவும் இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. விடுதலைப் போராட்ட வீரர்கள், மொழிக் காவலர்கள் ஆகியோர் இலவசமாக போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப் பட்டுள்ளது. துவக்கக் கல்வி மற்றும் இடைநிலைக் கல்வி பயிலும் அனைத்து மாணவர்களும், பள்ளிக்குத் தொடர்ந்து செல்ல வேண்டும் என்ற எண்ணத்தை ஊக்குவிக்கும் வகையில், தமிழகமெங்கும் எட்டாவது வகுப்பு வரை பயிலும் அனைத்து மாணவ மாணவியர்களும் தமிழக அரசின் போக்குவரத்துக் கழக நகரப் பேருந்துகளில் இலவசமாக வீட்டிலிருந்து பள்ளி சென்று வர அனுமதி அளித்திடவும், இதுவரை நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய 33 1/3 விழுக்காடு அளவிற்குக் கட்டணச் சலுகை பெற்று வந்த மற்ற மாணவ மாணவியர் களுக்கும் 50 விழுக்காடு அளவிற்கு கட்டணச் சலுகை உயர்த்தி அளித்திடவும் நிதி நிலை அறிக்கையில் அறிவித்தபடி நட வடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

6. திருவிழா/பண்டிகை ஆகியவற்றிற்காக சிறப்பு ஏற்பாடுகள் :

6.1. தமிழ் நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள், பண்டிகைகள் ஆகியவற்றின்போது கழகங்கள் சிறப்புப் பேருந்துகளை ஏற்பாடு செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை தவிர்க்கத் தேவையான அளவு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்புப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றன. போக்கு வரத்தை முறைப்படுத்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன. பயணிகள் நலனை முன்னிட்டு தேவையான இடங்களில் நிழற் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர் மற்றும் கழிவறை வசதிகளும் செய்து தரப்படுகின்றன.

6.2. முன்கூட்டியே திட்டமிட்டு பயணம் செய்ய விரும்பு வோர் நலன் கருதி, பத்து தினங்களுக்கு முன்பே தங்கள் இருக்கையை 'முன் பதிவு' செய்து கொள்ளும் வசதி திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் அனைத்துப் பெரிய பேருந்து நிலையங்களிலும், பயண இறுதி முனை களிலும் செய்யப்பட்டுள்ளன. சில முக்கிய இடைப் பயண நிலைகளிலும் 'ஒதுக்கீடு முறையின்' மூலம் (Quota System) முன் பதிவு செய்து கொள்ளவும் வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

6.3. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப் பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருஷ்ணகிரி, வேலூர் ஆகிய முக்கிய திருவள்ளுவர் போக்கு வரத்துக் கழக பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் பயணிகள் தங்கும் இடங்கள், கழிப்பறை வசதியுடன் கட்டப்பட்டுள்ளன.

1990 ஏப்ரல் 20]

சென்னை, கோயம்புத்தூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களில் சிற்றுண்டி விடுதிகள் பயணிகளின் வசதிக்காக அமைக்கப்பட்டுள்ளன. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களில் பயணிகள் ஓய்வறை, பயணப் பொருள் பாதுகாப்பு அறை ஆகிய வசதிகளும் உள்ளன. குழுக்களாக வரும் பயணிகளின் நலனை முன்னிட்டு சென்னையில் துயிலும் வசதியுடன் கூடிய இட வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

6.4. சுற்றுலாவை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன் மாவட்டத்திலுள்ள, சுற்றுலா மையங்களை மேம்பாடு செய்வதற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் உபரி நிதியிலிருந்து சுற்றுலாத் துறைக்கு இயன்ற அளவில் நிதி உதவி அளிக்க கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டன. இதுவரை ரூ. 23 இலட்சம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. கீழ்க்கண்ட சுற்றுலா மையங்களை மேம்படுத்த இந்நிதி பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

அவைகள் முறையே: ஏலகிரி மற்றும் ஏலகிரி மலையில் மான்கள் பூங்கா, பிலவாக்கல் அணை, விரகனூர், சித்தன்னவாசல், பிரான்மலை, பவானியில் உள்ள கூடுதுறை கொடநாடு, கல்லணை, கொல்லிமலை, தீர்த்தமலை, பாபநாசம், பேச்சிப்பாறை மற்றும் காந்தி மண்டபம்.

6.5. போக்குவரத்துத் தொழில் நுட்பத்தில் தேர்ச்சிபெற்ற பொறியியல் வல்லுநர்கள் தேவையான அளவிற்கு கிடைக்குமாறு செய்வதற்கு அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்று சேர்ந்து சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின்கீழ், சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியற் கல்லூரி ஒன்றினை ஈரோட்டில் நிறுவியுள்ளன. இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாக துவக்கப்பட்ட தனித் தன்மை வாய்ந்த இந்நிறுவனம், சாலைப் போக்குவரத்து சார்ந்த பொறியியற் துறைகளில் பட்டம் பெறுவதற்காக கல்வி புகட்டும் கல்லூரிக்கான கட்டடம் போன்ற மூலதன செலவிற்கு ஆகும் மொத்த முதலீட்டையும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் உபரி நிதியிலிருந்து ஈடு கட்டியுள்ளன. சுமார் ஒரு இலட்சம் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் தாமாகவே முன்வந்து செலுத்தியுள்ள திருப்பித் தரக்கூடிய வைப்பு நிதியிலிருந்து கிடைக்கப் பெறும் வட்டியின் மூலம் இந்நிறுவனத்தை நடத்துவதற்கு ஆகும் அன்றாடச் செலவில் ஒரு பகுதியை ஈடு கட்ட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நல்லெண்ணத்தின் பிரதிபலிப்பாக இக்கல்லூரிக்கு அனுமதிக்கப்பட்ட இடங்களில் 40 விழுக்காடு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் தேவையான பயிற்சி பெற்ற தானியங்கி கம்மியர்களைப் பெற வகை செய்யும் முயற்சியாக எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தொழில் நுட்ப பயிற்சி நிறுவனங்களை நடத்தி வருகின்றன.

[1990 ஏப்ரல் 20

6.6. பெரியார் மாவட்டத்திலுள்ள பெருந்துறையில் உள்ள இராமலிங்கம் காச நோய் மருத்துவ மனையை மைய மாகக் கொண்டு, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் ஊழியர் களுக்கு, விபத்து மற்றும் அவசர பிரிவு, புற்று நோய், தொழில் நிமித்தமாக ஏற்படும் நோய்கள் ஆகியவற்றிற்கு சிறப்பு சிகிச்சை அளிக்கும் பொருட்டு, ஒரு மருத்துவக் கல்லூரியை சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நிறுவிட அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. பொறியியற் கல்லூரி நடத்தப்படுவதைப் போல் இம்மருத்துவக் கல்லூரியும் நடத்தப்படும். பெருந் துறையில் உள்ள மருத்துவக் கல்லூரிக்கு, உள்ளமைப்பு வசதி கள் கொண்ட கட்டடத்தை கட்டும்வரை இம்மருத்துவ கல்லூரிக்குத் தேர்வு செய்யப்பட்ட அணிக்கு 180 மாணவர்கள் கொண்ட நான்கு அணி மாணவர்களும் கீழ்க்கண்ட மூன்று மருத்துவக் கல்லூரிகளில் பின்வரும் வீதத்தில் தற்காலிகமாக சேர்க்கப்பட்டுள்ளனர் :—

சென்னை மருத்துவக் கல்லூரி	—	60
மதுரை மருத்துவக் கல்லூரி	—	60
கீழ்ப்பாக்கம் மருத்துவக் கல்லூரி	—	60

மருத்துவக் கல்லூரி கட்டுவதற்கான கட்டிட கலைஞர் தேர்வு செய்யப்பட்டுள்ளார். 1990—91 ஆம் ஆண்டு இதற்கான வேலை துவக்கப்படும்.

6.7. பெரியார் மாவட்டத்திலுள்ள பெருந்துறையில் கட்டடம் கட்டுதல், சோதனைக் கூடங்கள் ஏற்படுத்துதல் போன்ற பணிகளுக்கான திட்டச் செலவு ரூ. 20.00 கோடி என மதிப்பிட்டு, இத்தொகையினை 1988 முதல் 1994 வரை யுள்ள காலத்தில் அரசு போக்குவரத்து கழகங்களின் உபரி நிதியைக் கொண்டு நிறைவேற்ற அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் முதலீடு செய்யும் வைப்பு நிதியிலிருந்து கிடைக்கும் வட்டியினைக் கொண்டு ஆசிரியர்கள், அலுவலக ஊழியர்களுக்கான சம்பளம் மற்றும் பராமரிப்பிற்கான செலவு சரிக்கட்டப்படும்.

7. சாலை விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல் :

7.1. பேருந்து இயக்கத்தில் பாதுகாப்பு முறைகளை செம்மைப்படுத்துவதற்கும், விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தக்க பல நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றன. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும், பிற வாகனங்களின் எண்ணிக்கையும் அதிகரித்துள்ளபோதிலும், நடப்பு ஆண்டில் கடந்த ஆண்டு நிகழ்ந்த விபத்துக்களை விட அதிகமாகாமல் கட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. விபத்துக்களைத் தவிர்த்து பாதுகாப்பாக பேருந்துகளை ஓட்டிச் செல்வதை

1990 ஏப்ரல் 20]

ஊக்குவிப்பதற்காக, போக்குவரத்துக் கழகங்கள், ஓட்டுநர்களுக்குப் 'பாதுகாப்பு பரிசுத் திட்டத்தின்' கீழ் அளிக்கப்பட்டு வந்த ஊக்கத் தொகைகளை மேலும் அதிகப்படுத்தி செயற்படுத்தி வருகின்றன. தவிரவும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள், நல்ல திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கிட ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளையும். நிறுவியுள்ளன. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கான விழிப்புணர்வினை ஓட்டுநர்களிடம் ஏற்படுத்தும் பொருட்டு, அவ்வப்போது மீள் பயிற்சிகளும் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நடத்தப் பெறுகின்றன.

7.2. கும்மிடிப்பூண்டியில் ரூ. 30 இலட்சம் செலவில் ''ஓட்டுநர் வெளி'' ஒன்று சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தால் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. முறையாகப் பேருந்து செலுத்தும் திறன் வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் பொருட்டு, 'ஓட்டுநர் பயிற்சித் திட்டம்' ஒன்றினைச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நிறைவேற்றி வருகிறது. இத்திட்டத்தின் கீழ், எஸ்.எஸ்.எல்.சி. தகுதி பெற்ற நல்ல உடற்கட்டு வாய்ந்த, இளைஞர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து, அவர்களுக்கு கனரக ஊர்திகளை இயக்குவதற்கு, மோட்டார் இயந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி போன்றவற்றில் 26 வாரங்களுக்கு கடும் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

8. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள் :

8.1. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் பணியாளர்களின் நலனில் தொடர்ந்து நாட்டம் செலுத்தி வருகின்றன.

8.2. நீண்ட காலத் தொடர் ஊதியத் திட்டம் எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது.

8.3. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும் ஏற்ற செயலாக்கத் திட்டங்கள் தொடர்ந்து நடைமுறையில் உள்ளன.

8.4. ஊதிய ஒப்பந்தம் :

8.4.1. சமீபத்தில் தொழிலாளர்களுடன் மூன்று ஆண்டு ஊதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது. இந்த ஒப்பந்தம் 1—9—1989 முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது. தொழிற்சாலை ஊழியர்களுக்கான அனைத்திந்திய நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டெண்ணில் 650 புள்ளியில் திருத்தப்பட்ட ஊதிய விகிதங்கள் இணைக்கப்பட்டுள்ளன (அடிப்படை 1960—100).

8.4.2. இவ்வூதிய ஒப்பந்தத்தின்படி, தற்போதைய பணியாளர்களின் ஊதியத்தைத் திருத்திய ஊதிய விகிதத்தில் ஏற்ற இடத்தில் பொருத்தும் பொழுது, பத்து ஆண்டுகள்

பணி புரிந்தோர்க்கு திருத்திய ஊதிய விகிதத்தில் ஓராண்டு ஊதிய உயர்வும், இருபது ஆண்டு பணிபுரிந்தோர்க்கு திருத்திய ஊதிய விகிதத்தில் இரண்டாண்டு ஊதிய உயர்வும் அளிக்கப் படுகிறது.

8.4.3. இந்த ஒப்பந்தப்படி நிரந்தர பணியாளர் ஒருவர் சலவைப் படி உள்ளிட்ட மொத்த வருமானத்தில் அடியிற் கண்டவாறு குறைந்த பட்ச உயர்வினைப் பெறுகிறார்கள்—

(அ) சென்னை மாநகரப் பணியாளர் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 150 வீதம்.

(ஆ) மாவட்டத் தலைநகர்/கழகத் தலைமையகத்தில் பணி புரியும் பணியாளர் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 145 வீதம்.

(இ) மற்ற இடங்களில் பணி புரியும் பணியாளர் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 140 வீதம்.

ஊதிய ஒப்பந்தத்திற்கு முன்னரும் பின்னரும் உள்ள சம்பள விகிதங்களில் சில கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

பதவித் தரம்.	1-9-1989-க்கு முன்னர் இருந்த சம்பள விகிதம்.	1-9-1989 முதல் உள்ள சம்பள விகிதம்.
(1)	(2)	(3)
	ரூபாய்.	ரூபாய்.
அலுவலகப் பணியாளர்	540—10—680.	740—15—950.
நடத்துனர்	560—10—640—15—730.	760—15—880—20—1,000.
ஒட்டுநர்	575—10—655—15—745.	780—15—900—20—1,020.
இளநிலை உதவியாளர்	620—15—875.	820—20—1,160.
பட்டறை மேற்பார்வையாளர்.	1,130—50—1,380—60—2,100.	1,330—55—1,605—65—2,385.

8.4.4. ஐ.டி.ஐ. சான்றிதழ் பெற்றவர்களைப் பொறுத்த வரை தற்போது அவர்களை நிறுவன பயிற்சியாளராக ஓராண்டு ஒட்டு மொத்த ஊதியத்தில் வைத்திருக்கும் முறை 1—9—1989 முதல் கைவிடப்பட்டுள்ளது. 1—9—1989-க்கு முன்னர்

1990 ஏப்ரல் 20]

ஐ.டி.ஐ. சான்றிதழ் பெற்றுள்ள ஒருவர் நிறுவனப் பயிற்சியாளராக நியமிக்கப்பட்டு, 1—9—1989-க்கு முன்னரே திருப்திகரமாக 240 நாட்கள் டணி முடித்திருந்தால், 1—9—1989 முதல் ஊதிய விகிதத்தில் நிரந்தரம் செய்யப்படுகின்றனர். அவ்விதமே 1—9—1989-க்குப் பின் நியமிக்கப்பட்ட ஐ.டி.ஐ. நிறுவனப் பயிற்சியாளர் 240 நாட்கள் திருப்திகரமாக பணி முடித்த பின்னர் ஊதிய விகிதத்தில் நிரந்தரம் செய்யப்படுவர்.

8.4.5. **சிற்றுண்டிச்சாலை ஊழியர்கள் :**

அரசு ஆணைக்கு ஏற்ப, 18—10—1988-ல் இருந்து சிற்றுண்டிச்சாலை ஊழியர்கள் நிரந்தரம் செய்யப்பட்டுள்ளனர். அவர்கள் 1—9—1986-ல் இருந்து நிரந்தரம் செய்யப்பட்டதாக கருதப்பட்டு, அதற்குரிய ஆணை வழங்கப்பட்டுள்ளது. சிற்றுண்டிச்சாலை, பாதுகாப்பு, துப்புரவு போன்ற பணிகளுக்காக ஒப்பந்த முறையில் நியமனம் செய்யப்படுவது தவிர்க்கப்படும்.

8.4.6. ஆய்வு (Review) :

ஆய்வுக்கு பரிசீலனை செய்யும்போது, தின ஊதியத்தில் பணி புரிந்த நாட்களும் கணக்கில் கொள்ளப்படும். ஆய்வின் பயன் தள்ளி வைக்கப்பட்டால், சம்பந்தப்பட்ட ஊழியர்களுக்கு காரணம் எழுத்து மூலமாக தெரிவிக்கப்படும்.

8.4.7. 1—9—1986-க்கு முன் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணி நியமனம் செய்யப்பட்டவர்கள் பதவி உயர்வுக்காக சாலை போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தும் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற வேண்டியது இல்லை. 1—9—1986-க்குப் பிறகு பணி நியமனம் செய்யப்பட்டவர்கள், மேற்பார்வையாளர்கள் பிரிவிற்கு பதவி உயர்வு பெற வேண்டுமென்றால் ஐ. ஆர். டி. (Institute of Road Transport) தேர்வில் தேர்ச்சி பெறவேண்டும். ஆய்விற்காக ஐ.ஆர்.டி. தேர்ச்சி பெற வேண்டும் என்ற நிபந்தனை கைவிடப்பட்டுள்ளது.

8.4.8. ஆய்வுப் பயனை வழங்கும்போது சம்பள முரண்பாடுகள் நீக்கப்படும். ஆய்வுப் பயன் வழங்கும்போது எப். ஆர். 22-பின்படி குறைந்தபட்ச பயனாக அடிப்படைச் சம்பளத்தில் ஐந்து விழுக்காடு வழங்கப்படும். இது 1–9–1989 முதல் நடைமுறைக்கு வந்துள்ளது.

8.4.9. **மாற்றுப் பணியில் நடத்துனர்கள் :**

நடத்துனராக நியமனம் செய்யப்பட்டு ஆனால் வேறு பணிகளில் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு மேல் பணி புரிந்து கொண்டிருப்பவர்கள் சேரன் மற்றும் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகங்களில்

[1990 ஏப்ரல் 20

இந்த பிரச்சினையைத் தீர்வு செய்ததுபோல் அந்தந்த கழகங்களில் உள்ள தொழிற் சங்கங்களுடன் பேசி முடிவு செய்யப்படும்.

8.5. படிகள் :

8.5.1. தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கான அனைத்திந்திய நுகர்வோர் விலைவாசிக் குறியீட்டெண்ணின் அடிப்படையில், சராசரி காலாண்டு குறியீட்டெண்ணில் 650 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் ஒவ்வொரு புள்ளிக்கும் ரூ. 1.65 என்ற வீதத்தில் அகவிலைப் படி வழங்கப்படுகிறது.

8.5.2. சென்னை மாநகர், மாவட்டத் தலைநகர் மற்றும் கழகத் தலைமையிடங்களில் வசிக்கும் எல்லா பணியாளர்களுக்கும் 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும், ஏனைய இடங்களில் வசிப்பவர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும், வீட்டு வாடகைப் படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.3. சென்னை மாநகரில் வசிப்பவர்களுக்கு 8 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும், மதுரை, கோவை, திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் சேலம் ஆகிய நகரங்களில் வசிப்பவர்களுக்கு 5 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் நகர ஈட்டுப்படி வழங்கப்படுகிறது. ஏனைய இடங்களில் வசிப்பவர்களுக்கு 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், 'இது கிராமப் படி' என்ற பெயரில் அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.4. அடிப்படைச் சம்பளம் மற்றும் அகவிலைப்படியும் சேர்த்து 4 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் மருத்துவப் படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.5. சீருடை வழங்கப்படும் பணியாளர்களுக்கான மாதாந்திர சலவைப் படி ரூபாய் 15-லிருந்து ரூபாய் 20 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.5.6. அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் உச்சவரம்பு ஏதுமின்றி மாதாந்திர மலைவாழ்விடப் படி தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

8.5.7. பேருந்து இயக்க அட்டவணையில் விதிக்கப்பட்டுள்ளவாறு முழுவதுமாக பணி முடிக்கும் ஓட்டுநருக்கு நாளொன்றிற்கு ரூ. 0.50 என்ற வீதத்தில் பேருந்து இயக்கப் படி அளிக்கப்படுகிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்களைப் பொறுத்தமட்டில் சில நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு இப்பேருந்து இயக்கப் படி ரூ. 0.50-லிருந்து ரூ. 1-00 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. எனினும், விபத்து மற்றும் இயற்கைச் சீற்றம் போன்றவற்றினால் பேருந்து இயக்கத்தை அட்டவணைப்படி முழுவதுமாக முடிக்க இயலாமற்போனால், ஓட்டுநர்களுக்கு அதிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.8. (i) கீழ்க்கண்ட பணியாளர் வகைகளுக்கு மாதந்தோறும் சிறப்புச் சம்பளம் முதன் முறையாக பின்வருமாறு அளிக்கப்படுகிறது :—

(1) ரோனியோ இயக்குபவர்கள்/செராக்ஸ் இயக்குபவர்கள்.	ரூ. 20
(2) தந்தி மற்றும் தொலைபேசி இயக்கு பவர்கள்.	ரூ. 35
(3) ஆங்கிலம் அல்லது தமிழ் தட்டச்சில் ஏதேனும், ஒன்றில் உயர்நிலையும், பிறிதொன்றில் கீழ்நிலையும் உள்ள தட்டச்சர்கள்.	ரூ. 20
(4) இரு மொழிகளிலும் உயர்நிலை கொண்ட தட்டச்சர்கள்.	ரூ. 40
(5) கண்ணி இயக்குபவர்கள்	ரூ. 40

(ii) கீழ்க்கண்ட பணியாளர்களுக்கு சிறப்புச் சம்பளம் முன்பிருந்ததைவிட உயர்த்தியளிக்கப்படுகிறது ;—

(1) ஆங்கிலம் மற்றும் தமிழில் உயர்நிலை தட்டச்சு மற்றும் சுருக்கெழுத்து தேறிய சுருக்கெழுத்தாளர்கள்	ரூ. 75
(அல்லது)	
ஆங்கிலம் மற்றும் தமிழ்த் தட்டச்சில் உயர்நிலையும் அவற்றில் ஏதாவது ஒரு மொழியில் உயர்நிலையும் தேறிய சுருக்கெழுத்தாளர்கள்	ரூ. 60
(2) ஆங்கிலம் அல்லது தமிழ் தட்டச்சில் கீழ் நிலைத் தேர்ச்சி பெற்றுள்ள தற்போதைய தட்டச்சர்கள்	ரூ. 20.

8.6. விடுப்பு நலன்கள் :

8.6.1. நீண்ட காலத் தொடர் ஊதியத் திட்டத்தின் கீழ் பணியாளர்களுக்குத் தற்போது அளிக்கப்பட்டு வரும் விடுப்பு நலன்கள் பின்வரும் சில மாற்றங்களோடு தொடர்ந்து அளிக்கப் படுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20

8.6.2. ஆண்டொன்றிற்கான மருத்துவ விடுப்பு 9-லிருந்து 11 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.3. தேசிய மற்றும் பண்டிகை விடுமுறைச் சட்டத்தின் கீழ் உள்ள விடுமுறைகளைத் தவிர, ஆண்டிற்கு ஒரு நாள் விடுப்புப் பண்டிகை விடுமுறை எடுத்துக் கொள்ள பணியாளர்கள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

8.6.4. புற்று நோய், காச நோய், தொழு நோய், அல்லது பாரிசு வாயுவினால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் அல்லது இருதயம் அல்லது சிறுநீரக அறுவை சிகிச்சை மேற்கொண்டவர்கள், ஆகியோர் நடைமுறையிலிருக்கும் விதிகளுக்கு உட்பட்டு, மருத்துவச் சான்றின் அடிப்படையில், முதல் மூன்று மாதங் களுக்கு முழு சம்பளத்துடனும், அடுத்த ஒன்பது மாதங்களுக்கு அரைச் சம்பளத்துடனும் சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு அளிக்கப் படுகிறார்கள். பெண் பணியாளர்களைப் பொறுத்தமட்டில் கருப்பை நீக்கத்திற்காக அறுவை சிகிச்சை மேற்கொண்டவர் களுக்கு மருத்துவச் சான்றின் அடிப்படையில் மூன்று மாதங் களுக்கு அரைச் சம்பளத்துடன் கூடிய சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு அளிக்கப்படுகிறது.

8.6.5. பணியிலிருக்கும்போது அல்லது ஊழியம் செய்து கொண்டிருக்கும்போது ஏற்பட்ட காயத்தின் விளைவாகப் பணியாளர் ஒருவர் அரசு பொது மருத்துவ மனையில் அக நோயாளியாக மருத்துவம் பெறுவாரானால், அவருக்கு இதற்கென வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளுக்கு உட்பட்டு முதல் ஆறு மாதங்களுக்கு முழு சம்பளத்துடனும் அடுத்த 18 மாதங் களுக்கு அரைச் சம்பளத்துடனும் சிறப்பு விடுப்பு அளிக்கப் படுகிறது.

8.6.6. மேற்கூறியவாறு மருத்துவ சிகிச்சை பெறும் பணியாளர் ஒருவர், மருத்துவ மனையிலிருந்து விடுவிக்கப்பட்டு புற நோயாளியாக மருத்துவம் பார்த்துக் கொள்ளும்படி கோரப்படுவாரேயானால், தகுந்த மருத்துவச் சான்றிதழ் கொடுத்து, கழகத்தினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மருத்துவரால் பரிசோதிக்கப்பட்ட பிறகு, மேற்கூறிய எல்லா விடுப்பு நலன் களும் அவருக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

8.6.7. லைன் சிக் (Line Sick)—
லைன் மெஸேஜ் (Line message)

மனிதாபிமான அடிப்படையில் ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்து னருக்கு லைன் சிக், லைன் மெஸேஜ் பயன் கீழ்க்கண்ட முறைப் படி வழங்கப்படும். பணி நாளில் இரண்டு மணி நேரத்திற்கு மேல் நான்கு மணிக்குள் பணி புரிந்து இருந்தால் ஆண்டில் நான்கு முறை அரை நாளும், பணி நாளில் நான்கு மணிக்கு மேல்

1990 ஏப்ரல் 20]

எட்டு மணிக்குள்ளாக பணி புரிந்து லைன் சிக், லைன் மெசேஜ் உருவாகுமேயானால், ஆண்டுக்கு இரண்டு முறை ஒரு நாளும் வழங்கப்படும்.

8.6.8. விடுப்பு ஒப்படைப்பு :—

தொழிலாளர் வேலை நீக்கம் செய்யப்படும்போதோ அல்லது ஓய்வு பெறும்போதோ அல்லது பதவியை ராஜினாமா செய்யும்போதோ அல்லது தானாகவே ஓய்வு பெறும்போதோ தன்னுடைய கணக்கில் உள்ள ஈட்டிய விடுப்பு, மருத்துவ விடுப்பு ஆகியவற்றை ஒப்படைப்பு செய்யலாம். ஒப்படைப்பு செய்யும் போது அடிப்படைச் சம்பளம், பஞ்சப்படி, வீட்டு வாடகைப் படி, நகர ஈட்டுப் படி ஆகியவை கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

8.7. பணிக்கேற்ற உடல் நலன் :

அச்சு வார்ப்புப் பணி, டயர் புதுப்பித்தல், ஸ்பிரே பெயின்ட் அடித்தல் மற்றும் சுத்திகரிப்பு வேலை போன்ற தொழிலில் ஈடு பட்டுள்ள பணியாளர்கள் இரண்டு ஆண்டிற்கொருமுறை மருத்து வச் சோதனைக்கு உட்படுத்தப்படுகிறார்கள். தவிர தேவை யான மருத்துவ சிகிச்சையும் அவர்களுக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

8.8. சீருடை :

8.8.1. சீருடை அளிக்கப்பட்ட தேதியிலிருந்து சரியாக ஒரு ஆண்டு கழிய வேண்டும் என்றில்லாமல், ஆண்டிற்கொரு முறை என்ற அடிப்படையில் சீருடைக்கான துணி பணியாளர் களுக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

8.8.2. தகுதி வாய்ந்த ஆண் பணியாளர்களுக்கு இரண்டு டெரிகாட்டன் சீருடைத் துணியும், பெண் பணியாளர்களுக்கு மூன்று பருத்திப் புடவையும், மூன்று பாலியெஸ்டர் இரவிக் கைத் துணியும் ஆண்டிற்கொரு முறை வழங்கப்படுகிறது.

8.8.3. அலுவலக ஊழியர்களுக்கு இரண்டு டெரிகாட்டன் சீருடைத் துணியுடன் தையற் கூலியும் வழங்கப்படுகிறது.

8.8.4. ஆண் பணியாளர்களுக்கு சீருடை ஒன்றிற்கான தையற்கூலி ரூ. 45-லிருந்து ரூ. 65 ஆகவும். பெண் பணி யாளர்களுக்கு ரூ. 12-லிருந்து ரூ. 25 ஆகவும் உயர்த்தப் பட்டுள்ளது.

8.8.5. அரைக்கால் சட்டைக்கான துணி வழங்கப்பட்ட பணியாளர்களுக்கு முழுக்கால் சட்டைக்கான துணி வழங்கப் படுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20

8.8.6. நீண்ட காலத் தொடர் ஊதியத் திட்டத்தின் கீழ் இரண்டாவது ஆய்வு முடித்து பதவி உயர்வு பெற்ற ஓட்டுநர் நடத்துனர் போன்ற பணியாளர்களுக்கு காக்கித் துணிக்குப் பதிலாக வெளிர் மற்றும் கருநீல டெரிகாட்டன் சீருடை வழங்கப்படுகிறது.

8.8.7. போக்குவரத்து ஆய்வாளர் மற்றும் பயணச் சீட்டு பரிசோதகர் ஆகியோருக்கு ஐந்தாண்டிற்கு ஒரு முறை குல்லாயுடன் கூடிய உயர்தர மழை அங்கி ஒன்று தரப்பட வேண்டும் என்று உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

8.8.8. ஒவ்வொரு பணிமனையிலும் இரண்டு மழை அங்கி களும் இரண்டு குடைகளும் பணியிலிருக்கும் பணியாளர் உபயோகத்திற்கென வைத்திருக்க வேண்டும் என்று ஆணை யிடப்பட்டுள்ளது.

8.8.9. அடையாள அட்டை :

அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் புகைப்படம் ஒட்டிய அடையாள அட்டை பிளாஸ்டிக் உறையிலிட்டு நிர் வாகத்தின் செலவில் வழங்கப்படும் அடையாள அட்டை காணாமற் போனால் அதற்காகும் செலவை செலுத்தி வேறு அடையாள அட்டை பெற வேண்டும்.

8.9. சோப் வழங்கல் :

தொழில் நுட்பப் பிரிவில் பணி புரியும் பணியாளர்களுக்கும் துப்புரவுப் பணியாளர்களுக்கும், குப்பை கூட்டுபவர் களுக்கும் சிற்றுண்டிச் சாலையில் பணிபுரிபவர்களுக்கும் மாதந் தோறும் வழங்கப்படும் சோப்புக் கட்டிகளின் எண்ணிக்கை ஒன்றிலிருந்து இரண்டாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.10. ஊதியக் கொடை :

1988–89 ஆம் ஆண்டிற்கான ஊதியக் கொடை 8.33 சதவீதமும் கருணைப் படியாக மாத ஊதியம் மற்றும் அக விலைப் படியில் 4.17 சதவீதமோ அல்லது ரூபாய் 600 இதில் எது அதிகமோ அவை அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. இவை தவிர, 1989 ஆம் ஆண்டிற்கான ''சாதனை ஊக்கத் தொகையாக'' ரூ. 450 அனைத்துப் போக்கு வரத்துக் கழகத்திலும் உள்ள தகுதியுடைய பணியாளர் களுக்கு வழங்கப்பட்டது.

8.11. பண்டிகை முன்பணம் :—

பண்டிகை முன்பணம் ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 750 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

1990 ஏப்ரல் 20]

8.12. வீடு கட்டும் திட்டம் :

8.12.1.—தொழிலாளர்கள் சொந்தமாக வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்ள தேவையான நிதி உதவி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் மூலம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு இது வரை சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகம், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், இராணிமங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளு வர் போக்கு வரத்துக்கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றில் பணிபுரியும் 2,052 தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்பட் டுள்ளன. தற்போது திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்கு வரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றில் பணி புரியும் 1,418 தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டும் பணி நடந்து கொண்டிருக்கிறது. 1990—91 ஆம் ஆண்டில் மருது பாண்டி யர், சேரன், பாண்டியன், தந்தை பெரியார் போக்குவரத் துக் கழகங்களின் ஊழியர்களுக்கும் வீடுகள் கட்ட திட்டமிடப் பட்டுள்ளது. இது வரை கட்டி முடிக்கப்பட்ட வீடுகளுக்கும் கட்டப் பெற்று வரும் வீடுகளுக்கும் ரூ. 14.83 கோடி கடன் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

8.12.2.—தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் ஒட்டு மொத்தமாக வீடுகள் கட்டும் குடியிருப்புகளில் குடிநீர் வசதி, சாலை வசதி, தெரு விளக்கு வசதி போன்றவற்றிற்கு ஆகும் செலவினை, சம்பந்தப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழ கங்கள் வீடுகள் கட்டும் திட்டத்திற்கான மொத்த மதிப்பீட்டில் 9 விழுக்காடு அளவிற்கு மிகாமல் ஏற்கும். இதுவரை இது போன்ற பணிகளுக்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 101.46 இலட்சம் செலவிட்டுள்ளன. வீடுகள் கட்டி முடிக் கப்படும் வரை, தக்க பொறியாளர்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செலவில் நியமனம் செய்யப்பட்டு வீடு கட்டும் பணிகளை மேற்பார்வையிடும் பணியில் ஈடுபடுத்தப்படு கிறார்கள்.

8.12.3.—வீடு கட்டும் திட்டத்தை மேலும் முனைப்பாக நிறைவேற்றிட வேண்டி எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் அந்தந்த கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் இடங்களைத் தேர்வு செய்து, போக்குவரத்து நிதி நிறுவனம் மட்டும் அல்லாமல் ஹட்கோ, எச்.டி.எப்.சி. போன்ற வீடு கட்ட நிதியுதவி அளிக்கும் நிறுவனங்களிடமிருந்தும் நிதியுதவி பெற்று வீடுகள் கட்டும் திட்டத்தை விரைந்து மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

8.12.4.—இந்த ஆண்டு இது போன்ற கூட்டுறவு சங்கங் களின் மூலம் அமைக்கப்பட்ட குடியிருப்புகளில் தொழிலாளர் நலன் கருதி, திருமணம் மற்றும் பொதுக் காரியங்களுக்குப் பயன்

படும் வகையில் போககுவரத்துக் கழக நிதியிலிருந்து சமூகக் கூடம் கட்டவும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. விழுப்புரம் திருச்சி, கோவை ஆகிய இடங்களில் இந்த ஆண்டு சமூகக் கூடங்கள் அமைக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

8.13. கல்வி உதவி :

தொழிலாளர் குழந்தைகளின் கல்வி மேம்பாட்டினைக் கருத்தில் கொண்டு பல்வேறு உதவிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன கணவன் மனைவி ஆகிய இருவருடைய ஒருங்கிணைந்த வருமானம் ஆண்டொன்றிற்கு ரூ. 30,000-க்கு மிகாமல் இருக்கும் பணியாளர்களுடைய குழந்தைகளின் பள்ளிப் படிப்பிற்கென கல்வி உதவி' அளிக்கப்படுகிறது. இது ஆண்டுதோறும் ஒரு குழந்தைக்கு ரூ. 50 வீதம் உயர்ந்த பட்சம் இரு குழந்தைகளின் கல்விக்கென புத்தகங்கள், நோட்டுப் புத்தகங்கள் ஆகியவை வாங்குவதற்காக வழங்கப்படுகிறது.

8.14. கல்வி முன்பணம் :

பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படும் கல்வி முன்பணம் ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 600 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இந்த முன் பணம் ஜூன் மாதத்தில் வழங்கப்படுகிறது. 'பணியாளர்களின் ஜூன் மாதத்திய ஊதியம் முதற் கொண்டு மாதந்தோறும் ரூ. 100 என்ற அடிப்படையில் ஆண்டு ஊதியக் கொடை வழங்கப்படும் வரையில் பிடித்தம் செய்யப்படும். அதன் பின் ஊதியக் கொடையில் சரிக்கட்டப்படும். இந்த முன்பணம் மீளப் பெறப்படுகிறது.

8.15. சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியல் நிறுவனம், ஈரோடு மற்றும் பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரி ஆகியவற்றில் பணியாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு இட ஒதுக்கீடு.

சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியற் நிறுவனத்தில் பணியாளர்களின் தகுதியுடைய குழந்தைகளுக்கு 50 சதவீதம் இட ஒதுக்கீடு செய்வது பற்றி தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. இதே போன்று மருத்துவக் கல்லூரியில் இட ஒதுக்கீட்டினை அதிகரிப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் உரிய நேரத்தில் எடுக்கப்படும். இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் இதுவரை ஓட்டுநர் நடத்துனர் மற்றும் ஏனைய ஊழியர்கள் ஆகியோரது குழந்தைகளில் 328 பேர் பொறியியல் வல்லுநர்களாகவும் 83 பேர் பட்டம் பெற்ற மருத்துவர்களாகவும் ஆகும் வாயப்பினைப் பெற்றுள்ளனர்.

8.16.1.—படிப்புதவித் தொகை :

கணவன் மனைவி ஆகிய இருவரில் கூட்டு ஆண்டு வருமானம் ரூ. 30,000-க்கு மிகாமலிருக்கும் பணியாளர்களின் குழந்தை ஒன்றுக்கு பொறியியல் மற்றும் மருத்துவக் கல்லூரி படிப்பிற்

1990 ஏப்ரல் 20]

கென ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1000 வீதம் படிப்புதவித் தொகையாக இதற்கென வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளுக்குட்பட்டு வழங்கப்படுகிறது.

8.16.2.—சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியல் நிறுவனம் ஈரோடு மற்றும் பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியில் பயிலும் பணியாளர் குழந்தை ஒவ்வொருவருக்கும் உயர்ந்த பட்சம் இரு குழந்தைகள் வரை ஒவ்வொரு கல்வி ஆண்டிலும் நான்கு முறை (8 நடை) அவர்கள் கல்வி நிறுவனத்திலிருந்து வீட்டிற்கு சென்றுவர இலவசப் பேருந்துப் பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. இதற்கான செலவு பணியாளர் பணிபுரியும் போக்குவரத்துக் கழகத்தினால் ஏற்றுக் கொள்ளப்படும்.

8.16.3 —பணியிலிருக்கும்போது இறக்கும் பணியாளரின் குழந்தைகளைப் பொறுத்த மட்டில் அவர்களுக்கும் மேற்கூறிய இலவசப்பேருந்துப் பயண அனுமதிச் சீட்டு ஏனைய பணியாளரின் குழந்தைகளுக்கு அனுமதிக்கப்படுவது போன்றே அவர்கள் கல்வியினை முடிக்கும்வரை தொடர்ந்து அளிக்கப்படுகிறது.

8.17. திருமண முன்பணம் :

போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டியுடன் கூடிய திருமண முன்பணம் அளிக்கப்படுகிறது. ஆண் பணியாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது பணியாளர் மகனின் திருமணத்திற்கான முன்பணத் தொகை ரூ. 2,000-லிருந்து ரூ. 3,000 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. அதே போன்று பெண் பணியாளர் திருமணத்திற்கு அல்லது பணியாளர் மகளின் திருமணத்திற்கு முன் பணத் தொகை ரூ. 3,000-லிருந்து ரூ. 5,000 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இந்தத் தொகை 30 எளிதான மாதாந்திர தவணைகளிலும் அதற்கான வட்டி 6 மாத தவணைகளிலும் மீளப் பெறப்படுகிறது.

8.18. ஈமச் சடங்கிற்கான செலவுகள் :

பணியிலிருக்கும் பணியாளர் அல்லது அவரது குடும்பத்தில் ஒருவர் இறப்பாரேயானால் அன்னாரது ஈமச் சடங்கு செலவிற்கென நிதியுதவி பின்வருமாறு அளிக்கப்படுகிறது:—

பணியாளர் இறப்பு ரூ. 400.

பணியாளர் குடும்பத்தார் இறப்பு ரூ. 200.

பணியாளர் குடும்பத்தில் மனைவி/கணவன், மணமாகாத குழந்தைகள், தந்தை, தாய் மற்றும் பணியாளரை சார்ந்து வாழும் விதவைச் சகோதரி ஆகியோர் அடங்குவர்.

[1990 ஏப்ரல் 20

8.19. பணியிலிருந்து ஓய்வு பெற்றோருக்கான இலவச பயணச் சலுகை :

1—9—1989-க்குப் பிறகு ஓய்வு பெற்ற பணியாளர் ஒருவர் அவர் ஓய்வு பெற்ற போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நகரப் பேருந்துகளில் இதற்கென வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளுக்குட்பட்டு ஒரு நாளைக்கு ஒரு முழு பயணம் (2 நடை) என்ற வீதத்தில் ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குப் பயணம் செய்ய அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளார்.

8.20. பணியாளர் குழந்தைகளுக்கு வேலை வாய்ப்பு:

பணியிலிருக்கும் பணியாளர் அல்லது ஓய்வு பெற்ற பணியாளருடைய குழந்தைகள் தகுந்த வயது, கல்வி அனுபவம் முதலியன பெற்றிருந்து, வேலை வாய்ப்பகத்தின் மூலமாக நேர்முகத் தேர்விற்கு வருவார்களேயானால், அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பில் முன்னுரிமை அளிக்கப்படும்.

8.21. நியாய விலைக் கடைகள் :

முக்கிய இடங்களிலெல்லாம் நியாயவிலைக் கடைகள் மற்றும் கூட்டுறவு அங்காடிகளை அமைப்பதற்கு தேவையான அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எடுக்க வேண்டும் என அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

8.22. தானாக ஓய்வு பெறும் திட்டம்:

தற்போது நடைமுறையில் உள்ள தானாக ஓய்வு பெறும் திட்டத்தின்கீழ், பணி செய்யத் தகுதியுள்ள எஞ்சிய ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 5,000 என்று வழங்கப்பட்டு வந்ததை ரூ. 7,500 ஆகவும், உயர்ந்த பட்ச தொகையாக ரூ. 40,000 என்று வழங்கப்பட்டு வந்ததை ரூ. 60,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.23. மனமகிழ் மன்றங்கள் :

பணிமனைகளில்/ தலைமையகத்தில் உள்ள மனமகிழ் மன்றங்கள் இரவு 9 மணி வரையில் பணியாளர்களின் வசதிக்காக திறந்து வைக்கப்பட்டு, அனைத்து தமிழ்ச் செய்தித் தாள்கள் வைக்கப்பட வேண்டும் என அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

8.24. குடும்ப இலவச பயண அனுமதிச் சீட்டு :

பணியாளர்களின் நலனை முன்னிட்டு ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள குடும்ப இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டு திட்டங்கள் மூன்றில் ஏதாவது ஒன்றினை பயன்படுத்திக் கொள்ள வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. தற்போது அவற்றில் 'பி' மற்றும் 'சி' திட்டங்களில் கீழ்க்கண்ட மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

1990 ஏப்ரல் 20]

திட்டம் 'ஏ'.

தொழிலாளர் ஒருவர் தனது குடும்பத்துடன் தமிழ் நாட்டிற்குள் தூரத்தைக் கணக்கிடாமல் தான் விருப்பப்பட்ட எந்த ஒரு இடத்திற்கும் வருடத்திற்கொரு முறை சென்று வர வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஒரு குடும்பம் என்பது 6 பெரியவர்களுக்கு மிகாமல் இருக்க வேண்டும். இரு சிறுவர்கள் ஒரு பெரியவராக கணக்கிடப்படும். இச் சலுகை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் தவிர்த்து மற்ற அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் அனுமதிக்கப்படும்.

திட்டம் 'பி':

ஒரு பணியாளர் தன் குடும்பத்தினருடன் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் உட்பட எல்லா போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் ஆண்டிற்கு 4000 பயணிகள்—கிலோ மீட்டர் (Passenger Kilometers) வரை பயணம் செய்யலாம். இப்பயணச் சீட்டில் தமிழகத்திற்குள்ளும் அண்டை மாநிலங்களில் இயக்கப்படும் அனைத்து போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளிலும் பயணம் செய்யலாம். 12 வயதிற்குட்பட்டவர்களுக்கு வழங்கும் அரை டிக்கெட்டிற்கு பயணத்தின் தூரத்தில் பாதியை பயணி கிலோ மீட்டராக கணக்கிடப்படும்.

திட்டம் 'சி'.

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நடை முறையில் உள்ள திட்டத்தினைப் போன்று ஒரு பணியாளர் தன் குடும்பத்திலுள்ள எல்லா நபர்களுடன் தான் பணிபுரியும் கழகப் பேருந்துகளில் மட்டும், ஆண்டிற்கு பன்னிரண்டு ஒருவழிப் பயணம் சென்று வரலாம். 250 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் உள்ள வழித்தடங்களில் இயக்கப்படும் பேருந்துகளில் இப்பயணச் சீட்டில் பயணம் செய்வதற்கு அனுமதிக்கப்படமாட்டார்கள். ஒவ்வொரு பயணத்தின் போதும் ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட 'கட்பாஸ்' சலுகையுடன் இந்த இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படும். ஏற்கனவேயுள்ள இதர நிபந்தனைகள் தொடர்ந்து நீடிக்கும்.

8.25. பணியாளர்களுக்குச் சுற்றுலா பேருந்து வசதி:

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள மொத்தப் பேருந்துகளின் அடிப்படையில் 500 பேருந்துகளுக்கு 2 பேருந்துகள் என்ற விகிதத்தில் பணியாளர்களுக்கு மூன்று நாட்களுக்கு மிகாமல் சுற்றுலா செல்வதற்காக 25 சதவிகிதம் வாடகைக் கட்டண சலுகையுடன் பேருந்துகளை வாடகைக்கு எடுத்துக் கொள்ள ஆண்டுக்கு ஒருமுறை அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

8.26. இடமாற்றச் சலுகை ;

ஒரு தொழிலாளர் ஒரு பணிமனையிலிருந்து அதே கழகத்திலுள்ள மற்ற பணிமனைக்கு மாற்றம் செய்யப்படும்போது ஒரு நாள் பணியேற்பு காலமாக கொள்வதற்கும், மற்றொரு கழகத்திற்கு மாற்றம் செய்யப்படும்பொழுது இரண்டு நாட்கள் பணி ஏற்பு காலமாக கொள்வதற்கும் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. மனதொத்த மாறுதல்கள், சம்பந்தப்பட்டவர்களின் ஒப்புதல் பெற்றபின் ஒரு மாதத்திற்குள் செய்து கொடுக்கப்படும். தற்போதுள்ள டி.டி.ஏ. (Transfer Travelling Allowance Rules) விதிகளின் கீழ் நடைமுறையில் உள்ள நிபந்தனைகள் தொடரும். எங்கெல்லாம் இவற்றைவிட அனுகூலமான சலுகைகள் அளிக்கப்பட்டுள்ளனவோ அவை தொடரப்படும். மேலும், ஒரு தொழிலாளர் தனது பணிமாற்றத்தின்போது தனது இருப்பிடத்தை மாற்றும் நிலை ஏற்படின், மாற்றும் செலவுக்காக, இடமாற்றப் படியாக ரூ. 100 வழங்கப்படும்.

8.27. இரவு தங்கல் படி:

தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் ''இரவு தங்கல் படி'' கீழ்க்காணும் விதத்தில் மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(அ) தமிழகத்திற்குள் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் தனித்தோ அல்லது மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுடன் இணைந்தோ ஓய்வு அறை வசதி செய்து தந்துள்ள இடங்களுக்கான இரவு தங்கல் படி ரூ. 2-லிருந்து ரூ. 4 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. மேற்கூறிய ஓய்வு அறை வசதி செய்து தரப்படாத இடங்களில், தற்போது வழங்கப்பட்டு வரும் இரவு தங்கல்படி ரூ. 3-லிருந்து ரூ. 5 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) வெளி மாநிலங்களில் ஓய்வு அறை வசதி செய்து தரப்பட்டிருந்தால், தற்போது வழங்கப்பட்டு வரும் இரவு தங்கல் படி ரூ. 3-லிருந்து ரூ. 5ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. அவ்வாறு ஓய்வு அறை வசதி செய்து தரப்படாத இடங்களில் இரவு தங்கல்படி ரூ. 4-லிருந்து ரூ. 6ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.28. ஜனதா காப்பீட்டுத் திட்டம் :

அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் அந்தந்த கழகங்களின் செலவில் ஜனதா காப்பீட்டுத் திட்டம் தடப்பணியாளர்களுக்கென அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

9. பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக் குழு:
Pallavan Transport Consultancy Services:

9.1. பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக்குழு சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையிலும், கணணித் துறையிலும் ஆலோசனைப் பணிகளை (அ) போக்குவரத்துப் பிரிவு, (ஆ)

பணி ஏற்பாட்டு வடிவமைப்பு மற்றும் கணிம மேம்பாட்டுப் பிரிவு ஆகிய இரு பிரிவுகளைக்கொண்டு செயல்பட்டு வருகின்றது. அந்தந்த துறைகளில் தகுதியும், அனுபவமும் கொண்ட சிறந்த ஆலோசகர்களைக் கொண்டு தனது பணிகளை சீரிய முறையில் செய்து வருகின்றது. இது மட்டுமன்றி இக்கழகம் பெற்றுள்ள ஆலோசனைப் பணிகளின் தேவைக்கேற்ப, இதன் சகோதர சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலிருந்து சிறந்த தொழில் நுட்ப வல்லுநர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து தனது பணிகளை நிறை வேற்றி வருகின்றது. மேலும், திறமை மிக்க ஓய்வு பெற்ற அலுவலர்களையும், பணியின் தன்மைக்கேற்ப தேர்வு செய்து உபயோகித்து வருகின்றது.

9.2. இத் தொழிற் துறையில் போட்டிகள் அதிகமாக இருப் பினும் இக்கழகம் தனது சீரிய பணிகளால் தொடக்கத்திலிருந்து ஒரு நிலையான வளர்ச்சியைப் பெற்று வருகின்றது. ''கணணி மயமாக்குதல்'' பணி மற்றும் போக்குவரத்து வசதிகளை மேம் படுத்துதல் ஆகிய இரு துறைகளிலும் அறிவுரைப் பணிக்கான வாய்ப்புகள் மிக அதிகமாக உள்ளன. தகுதி வாய்ந்த ஆலோசகர் களின் எண்ணிக்கை மற்றும் கணணிப் பொறிகளின் வசதிகளை அதிகரிக்கவும் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

9.3. இக்கழகம் தனது செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதன மான ரூ. 2.00 இலட்சத்துடனேயே இயங்கி வருகின்றது. இது வரை இக்கழகம் தனது பங்கு மூலதனத்தை அதிகப்படுத்தவோ அல்லது நீண்ட காலக் கடன்களை பெறவோ அவ சியம் ஏற்படவில்லை. 1989-90 ஆம் ஆண்டில் இந்நிறுவனம் தனது வருவாயினை ரூ. 20.00 இலட்சத்திற்கு மேல் உயர்த்த முயற்சிகளை மேற்கொண்டுள்ளது. மேலும் அயல் நாட்டிலும், மற்ற மாநிலங்களிலும் இத் துறைகளில் ஆலோசனை பெற ஆர்வமுள்ள நிறுவனங்களுடன் தொடர்பு கொண்டு அதிகப் பணிகளை பெறுவதற்கான சாத்தியக் கூறுகளை ஆராய்ந்து ஈடு படுவதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருகின்றது. முக் கியமாக இந்நிறுவனத்தின் குழுமத்தால் வரையறுக்கப்பட்ட கொள்கை மற்றும் குறிக்கோள்களுக்கு உட்பட்டு, இந்திய மற் றும் வெளிநாட்டு பொதுத் துறை போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் தேவைகள் குறித்த ஆலோசனை வழங்கும் பணியில் ஈடுபட்டு வருகின்றது.

9.4. அரசுத் துறை நிறுவனங்களில் ''கணணி மயமாக்குதல்'' நடைமுறைப்படுசதுவதால் ஏற்படும் பயன்களை விளக்கும் வகையில், பல்வேறு நிறுவனங்களிலுள்ள பணியாளர்களுக்கு பயிற்சி வகுப்புகள் மற்றும் கணணிமொழி பயில்வித்தல் ஆகிய ஏற்பாடுகளை இந்நிறுவனம் மேற்கொண்டுள்ளது. பயிற்சி வகுப்புகளுக்குத் தேவையான வசதிகளை ஈடு செய்யும் வகையில் கணணிப் பிரிவினை விரிவுபடுத்த இந்த ஆண்டில் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.

[1990 ஏப்ரல் 20

9.5. சாலை போக்குவரத்து அமைப்பில் ஒரு முக்கிய அங்கமாகும். இது தொடர்பாக உலக வங்கி, ஆசியவளர்ச்சி வங்கி இவற்றின் நிதி உதவியுடன் கூடிய பல வகையான ஆலோசனைப் பொறுப்புகளை பெற நல்ல வாய்ப்புகள் இருப்பதினால் பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக் குழு இந்த பிரிவிலும் அதன் பணிகளை விரிவாக்கிட திட்டமிட்டுள்ளது.

10. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை.

10.1 இம்மாநிலத்தில் உள்ள சுமார் 7,000 அரசுத் துறை ஊர்திகள் சம்பந்தப்பட்ட பழுது பார்த்தல் மற்றும் பராமரித்தல் பணிகளை இத்துறை கவனித்து வருகிறது.

மாவட்டத் தலை நகரங்களில் 16 பணிமனைகளும் கழுவிச் சுத்தம் செய்து பராமரிப்புப் பணிசெய்வதற்கான ஒரு நிலையமும் (Service Station) உள்ளன. இப்பணிமனைகளை திறம் பட மேற்பார்வையிடவும், பணிகளை கவனிக்கவும், சென்னையில் இயக்குநரகமும், சேலத்திலும், திருச்சியிலும் துணை இயக்குநரகங்களும் இயங்கி வருகின்றன.

10.2. அரசுத் துறையைச் சார்ந்த அனைத்து ஊர்திகளுக்கும் எரிபொருள் வழங்குவதற்கென சென்னையில் இரண்டு நுகர்வோர் பெட்ரோல் நிலையங்களும், தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சி, தர்மபுரி, கடலூர், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களில் தலா ஒரு பெட்ரோல் நிலையமும் இத்துறையால் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன.

10.3. ஆறாவது, மற்றும் ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் கீழ் வ.ஆ. அம்பேத்கார், காமராசர், பெரியார், நீலகிரி புதுக்கோட்டை, பசும்பொன் தேவர் திருமகன், இராமநாதபுரம் மற்றும் திண்டுக்கல்-காயிதேமில்லத் மாவட்டங்களில் தானியங்கி பணிமனை அமைக்க அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது.

10.4. பசும்பொன் தேவர் திருமகன் மாவட்டத்திலுள்ள சிவகங்கையில் 9—1—1990 அன்று தானியங்கிப் பணிமனை திறக்கப்பட்டது. இராமநாதபுரத்திலுள்ள தானியங்கிப்பணிமனை 16—2—1990 முதல் செயல்படுகிறது.

10.5. பெருவாரியான ஊர்திகளுக்கு முழு உறுப்புகள் மாற்றம் செய்யும் முறை (Unit replacement System) அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இதன் காரணமாக வாகனங்கள் சம்பந்தமான பழுது பார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்பு பணியில் வெகுவான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது.

10.6. மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை பொறுப்பில் உள்ள பழுது பார்த்தல் மற்றும் பராமரித்தல் ஆகிய பணிகளை மேலும் முறைப்படுத்தி சீரான தரமுள்ள பராமரிப்பு

1990 ஏப்ரல் 20]

உறுதி செய்யத் தேவையான வழிமுறைகளைக் கண்டறிந்து பரிந்துரை செய்ய பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரைக் குழு (Pallavan Transport Consultancy Service Ltd.) கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

11. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

11.1. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 1974-75 ஆம் ஆண்டில் துவக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தின், அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரி இந் நிறுவனத்தின் மூன்று சொந்த கப்பல்கள் மூலமும், ஏழு ஒப்பந்த கப்பல்கள் மூலமும் கடல் வழியாகக் கொண்டு வரப்படுகிறது இது இந்தியாவிலேயே இந்திய கடற்கரை வழியாக அதிக அளவில் நிலக்கரியை ஏற்றிச் செல்லும் நிறுவனம் என்று பெயர் பெற்றுள்ளது. 1988-89 ஆம் ஆண்டு சாதனை அளவான 60 லட்சம் டன் நிலக்கரியை அக்கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் எடுத்து வந்துள்ளது. ஆனால் மார்ச் 1990 முடியவுள்ள ஆண்டில் 60 லட்சம் டன் நிலக்கரியை எடுத்துச் செல்ல வேண்டும் என்ற குறியீட்டு அளவை மிஞ்சி மொத்தம் 65 லட்சம் டன் எடுத்து வந்துள்ளது. கடற்கரை வழியாக நிலக்கரியை எடுத்துச் செல்வதுடன், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், தூத்துக்குடி துறைமுகத்தில் நிலக்கரியை இறக்குவதிலும் சாதனை புரிந்துள்ளது. 1989-90 ஆண்டில் தோராயமாக ரூ. 579 இலட்சம் இலாபம் ஈட்டியுள்ளது.

11.2. படகுப் போக்குவரத்து மூலம், கன்னியாகுமரிக்கும் விவேகானந்தர் நினைவு பாறைக்கும் இடையே 1989 ஆம் ஆண்டில் 14 இலட்சம் பயணிகளை இந்நிறுவனம் ஏற்றிச் சென்றிருக்கிறது. பயணிகள் வசதியை முன்னிட்டு பயணிகள் வரிசையில் செல்வதற்கு பயன்படும் நவீன வரிசைக் கூடம், குடி நீர் மற்றும் குளிப்பதற்கான வசதிகள், பணியாளர்கள் ஓய்வு அறைகள் முதலியன கட்டப்பட்டுள்ளன.

11.3. ரூ. 85 இலட்சம் செலவில் வெட்டி உறிஞ்சும் தூர் வாரி (Cutter Suction Dredger) கூடிய விரைவில் கட்டி முடிக்கப் பட்டு நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தின் அணுகு நீர் வழிப் பாதையை ஆழப்படுத்தி, நாள் முழுவதும் கப்பல் பொருள் போக்கு வரத்து தடையின்றி நடைபெற வழிவகை செய்ய ஏதுவாக நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் பயன்படுத்தப்படும். தூத்துக் குடி துறைமுகப் பொறுப்புக் கழக எல்லையில் கப்பல் பணியாளர் களுக்கும் வீடுகள் கட்டித் தர நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

11.4. இன்னும் 5 ஆண்டுகளில், கடல் வழியாக எடுத்துச் செல்லப்படும் நிலக்கரியின் அளவு தற்போதைய அளவான 5.3 மில்லியன் டன்னிலிருந்து 12 மில்லியன் டன்னாக உயர்வதற்கு

வாய்ப்புகள் உள்ளன. இதைக் கருத்தில் கொண்டு கடல் வழியாக நிலக்கரியை எடுத்துவர மேலும் இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

11.5. நிதிநிலை அறிக்கையில் அறிவித்தபடி சென்னையிலிருந்து கடலூர் வரை கடலோர சீர்பயண படகுப் போக்குவரத்து தொடங்க விரைவில் முயற்சிகள் தொடரும்.

12. தமிழ்நாட்டில் இரு புதிய விமான நிலையங்கள்:

தமிழ்நாட்டில் முக்கிய நகரங்களில் மேலும் விமான போக்குவரத்திற்கென வசதி வாய்ப்புகளை உருவாக்குவதற்கு வேண்டிய அவசியத்தைக் கருத்தில் கொண்டு தேசிய விமானக் குழு தலைவர் மற்றும் அதிகாரியுடன் கலந்து ஆலோசித்து சேலத்திலும் தூத்துக்குடியிலும் இரு விமான நிலையங்களை அமைப்பது என அரசு முடிவு செய்துள்ளது. பொதுவாக விமான தளங்களை அமைக்கின்ற பொறுப்பு மைய அரசை சேர்ந்தது என்றாலும் சேலத்திலும், தூத்துக்குடியிலும் விமான தளம் அமைக்க வேண்டிய அவசியத்தைக் கருத்தில் கொண்டு மாநில அரசும் விமான தளம் அமைப்பதற்குத் தேவையான நிலம் மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட சீர்திருத்தப் பணிகளுக்கென ஓரளவு நிதி உதவியினை வழங்க முடிவு செய்தது.

சேலம் :

இதன் அடிப்படையில் சேலம் விமான நிலையத்திற்காக 130 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இந்நிலம் விமான நிலையக் குழுமத்திடம் 27—9—1989 அன்று அளிக்கப்பட்டு விட்டது, இப்பகுதியில் குன்றுகள், மேடு பள்ளங்கள் அதிகமுள்ளதால், நிலத்தினை சமன் செய்யும் பணியை எவ்வாறு குறைந்த செலவிலும், செம்மையாகவும் செயல்படுத்தலாம் என, மாநில கட்டுமானக் கழக நிர்வாக இயக்குநர், விவசாய பொறியியல் தலைமைப்பொறியாளர், கட்டுமானங்கள் தலைமைப் பொறியாளர் ஆகியோருடன் கலந்து ஆலோசிக்கப்பட்டது. இது பற்றி, தலைமைச் செயலாளர் 18—5—1989 அன்று, சேலம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மற்றும் தேசிய விமான நிலையக் குழும அதிகாரிகளுடன் ஒரு கூட்டத்தைக் கூட்டினார். அக்கூட்டத்தில், விமான நிலையத்திற்கான நிலத்தினை சமன் செய்யும் பணிக்காக ரூ. 60.00 இலட்சத்தினை தேசிய விமான நிலையக் குழுமத்திற்கு அளிக்க தீர்மானித்து அவ்வாறே வழங்கப்பட்டு விட்டது. இது தவிர, விமான நிலையத்திற்கான இணைப்புச் சாலை அமைத்தல், குடிநீர், மின் இணைப்பு அளித்தல் ஆகிய பணிகளுக்கு ரூ.15,37,000வழங்கப்பட்டுள்ளது. பணிகள் விரைவு படுத்தப்பட்டு நடைபெற்று வருகின்றன.

1990 ஏப்ரல் 20]

தூத்துக்குடி :

மாநில அரசு 180 ஏக்கர் நிலத்தினை ரூ. 8,74,000. செலவில் கையகப்படுத்தி, விமான நிலையக் குழுமத்திடம் 21—11—1988 அன்று இலவசமாக ஒப்படைத்துள்ளது. நிலத்தினை சமன் செய்தல், இணைப்புச் சாலை அமைத்தல், குடிநீர், மின் இணைப்பு வழங்குதல் ஆகிய பணிகளைச் செயல்படுத்த சிதம்பரனார் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு ரூ. 20,50 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இவைகளில் சுமார் 75 விழுக்காடு அளவு பணிகள் முடிவடைந்து விட்டன. விமான நிலையக் கட்டு மானப் பணியைத் துவக்க விமான நிலையக் குழுமம் கோரப் பட்டுள்ளது.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS
தமிழ்நாடு ஆவணக் காப்பக நூலகம்
213994.
சென்னை-600 008